

# A66 TOULOUSE / PAMIER BILAN SOCIO-ECONOMIQUE



Décembre 2008

Edition	Date	Etabli	Contrôlé	Approuvé	Objet de l'édition / révision
A	31/10/2008	JB RAY F DEPRES C GLANOIS	JB RAY/ J PINTO	JB RAY	Edition initiale
B	18/11/2008	JB RAY F DEPRES C GLANOIS	JB RAY/ J PINTO	JB RAY	Prise en compte remarques ASF
C	02/12/2008	JB RAY F DEPRES C GLANOIS	JB RAY/	JB RAY	Prise en compte remarques ASF

## SOMMAIRE

SYNTHÈSE .....	
<b>1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BILAN .....</b>	<b>32</b>
1.1 Présentation de l'opération.....	32
1.1.1 Plan de situation.....	32
1.1.2 Historique .....	33
1.1.3 Contexte et enjeux du territoire traversé par l'A66 .....	33
1.1.4 Objectifs identifiés.....	37
1.2 Présentation de la démarche du bilan .....	37
1.3 Méthodologie générale.....	38
1.3.1 Données de base.....	38
1.3.2 Recueil d'informations et de données spécifiques.....	38
1.3.3 Recours à un modèle de trafic .....	38
1.3.4 Les différentes échelles d'analyse : définition des périmètres d'études .....	39
<b>2 LE RESSENTI DES ACTEURS.....</b>	<b>42</b>
2.1 Acteurs institutionnels .....	42
2.1.1 Objectif.....	42
2.1.2 Méthodologie.....	42
2.1.3 L'A66 a-t-elle atteint les objectifs assignés à l'ouvrage dans l'Enquête Préalable à la DUP ?.....	42
2.1.4 Autres impacts de l'A66 .....	48
2.1.5 L'A66 et stratégies de développement .....	53
2.1.6 Conclusions.....	54
2.2 Clients de l'A66 et de la RD820 .....	54
2.2.1 Méthodologie.....	54
2.2.2 Satisfaction des usagers de l'A66 .....	54
<b>3 TRANSPORT - DÉPLACEMENTS.....</b>	<b>56</b>
3.1 Trafics .....	56
3.1.1 Rappel du contenu du dossier d'enquête préalable à la DUP.....	56
3.1.2 Méthodologie particulière.....	56
3.1.3 Présentation des évolutions .....	58
3.1.4 Explication des écarts .....	71
3.2 Temps de parcours, conditions de circulation .....	79
3.2.1 Rappel du contenu de la DUP .....	79
3.2.2 Méthodologie particulière.....	79

3.2.3	Comparaison des temps de parcours actuels par l'A66 et par la RD820 .....	79
3.2.4	Evolution des temps de parcours par la RD820 avec la mise en service de l'A66 .....	81
3.2.5	Comparaison des gains de temps prévus dans la DUP et observés.....	82
3.3	Sécurité .....	84
3.3.1	Rappel de la DUP .....	84
3.3.2	Méthodologie particulière.....	84
3.3.3	Présentation des évolutions de la sécurité routière .....	84
3.3.4	Comparaison de la situation actuelle par tronçon et par itinéraire .....	86
3.3.5	Comparaison des indicateurs de sécurité avec les moyennes nationales .....	86
3.3.6	Comparaison des gains prévus/réalisés.....	88
<b>4</b>	<b>ECONOMIE DE L'OPÉRATION .....</b>	<b>90</b>
4.1	Coûts de construction et d'exploitation .....	90
4.1.1	Coût de construction .....	90
4.1.2	Coût d'entretien et d'exploitation.....	93
4.2	Bilan pour la collectivité.....	94
4.2.1	Rappel du contenu de la DUP .....	94
4.2.2	Méthodologie particulière.....	94
4.2.3	Bilan économique pour la collectivité .....	95
4.2.4	Explication des écarts .....	95
4.3	Bilan financier.....	97
4.3.1	Rappel du contenu de la DUP .....	97
4.3.2	Méthodologie particulière.....	97
4.3.3	Bilan financier de l'A66- Estimation .....	97
4.3.4	Explication des écarts : rapprochement entre les prévisions et les réalisations .....	98
<b>5</b>	<b>LES EFFETS DE L'A66 SUR LES TERRITOIRES ET L'ECONOMIE LOCALE .....</b>	<b>99</b>
5.1	Effets directs de l'A66.....	100
5.1.1	Fiscalité locale et nationale.....	100
5.1.1.1	Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP .....	100
5.1.1.2	Méthodologie particulière.....	100
5.1.1.3	Les effets de l'A66 sur la fiscalité locale et nationale .....	101
5.1.1.4	Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts .....	102
5.1.2	Effet du chantier sur les entreprises et la main d'œuvre .....	103
5.1.2.1	Rappel des prévisions du dossier d'enquête préalable a la DUP .....	103
5.1.2.2	Méthodologie particulière.....	103
5.1.2.3	Les effets du chantier.....	103
5.2	Effets indirects sur les activités économiques .....	105
5.2.1	Cadrage .....	105
5.2.1.1	Le développement des locaux d'activités .....	105
5.2.1.2	Le cas des zones d'activités (ZA) .....	113
5.2.2	Les activités économiques.....	134



5.2.2.1	Dynamique d'Entreprises .....	134
5.2.2.2	Commerces et services : la dynamique des pôles commerciaux.....	146
5.2.2.3	Tourisme .....	154
5.2.3	Evolution de l'emploi .....	169
5.2.3.1	Prévisions du dossier d'enquête préalable .....	169
5.2.3.2	Méthodologie particulière.....	169
5.2.3.3	Les effets de l'A66 .....	169
5.2.3.4	Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts	172
5.2.4	Synthèse des impacts de l'A66 sur le développement des activités économiques .....	173
5.3	Effets indirects sur la démographie et l'habitat des communes riveraines.....	174
5.3.1	Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP .....	174
5.3.2	Méthodologie particulière.....	174
5.3.3	Les effets de l'A66 .....	175
5.3.3.1	Evolution de la population .....	175
5.3.3.2	Evolution de la dynamique de construction des logements.....	179
5.3.3.3	Analyse des facteurs explicatifs .....	182
5.3.3.4	Synthèse des effets de l'A66 sur la démographie.....	185
5.3.4	Comparaison avec les prévisions de la DUP .....	186
5.4	Synthèse des effets de l'A66 sur les territoires et l'économie locale.....	187
5.4.1	Synthèse des effets observés.....	187
5.4.2	Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP.....	187



# SYNTHESE

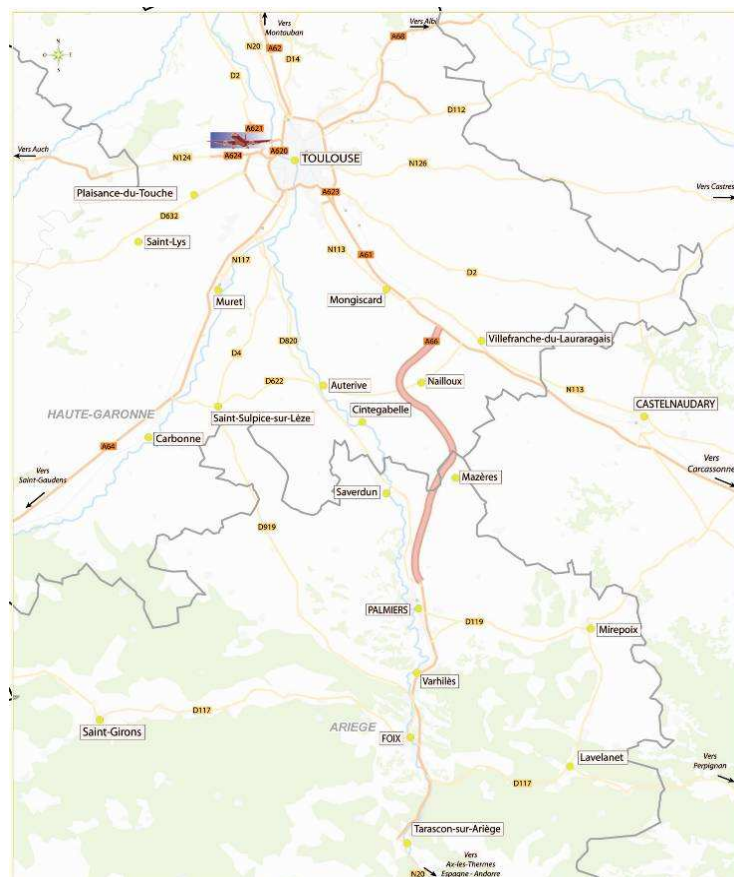


# Synthèse

## 1 L'AUTOROUTE

### 1.1 L'autoroute A66

L'autoroute A66 est située dans les départements de l'Ariège et de la Haute-Garonne, au sud-est de Toulouse (région Midi-Pyrénées). D'une longueur de 39,1 km, elle permet de relier l'Ariège à l'autoroute A61, offrant un itinéraire alternatif à l'axe historique de la RN20, reclassée depuis « RD820 ». Cette autoroute, concédée à ASF, a été déclarée d'utilité publique le 29 juillet 1996 et mise en service le 27 février 2002.



Selon le Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique réalisé en 1994, l'autoroute A66 devait répondre à quatre objectifs principaux :

- **Améliorer le niveau de service offert par la RN20** en termes de sécurité et de temps de parcours,
- **Désenclaver l'Ariège** pour favoriser son **développement économique**,
- **Développer le tourisme régional**,
- **Compléter l'axe international Nord-Sud** Paris – Limoges – Toulouse – Espagne.



## 1.2 Particularités

### **Une autoroute dont le tracé s'éloigne de l'itinéraire historique (RN20).**

- ➔ Les deux itinéraires sont complémentaires pour l'accès à l'agglomération toulousaine.
- ➔ L'autoroute dessert des zones qui ne bénéficiaient pas auparavant d'un itinéraire routier principal (par exemple Nailloux), améliorant ainsi fortement leur accessibilité.
- ➔ La RN20, itinéraire concurrent, a connu des améliorations<sup>1</sup> depuis la mise en service de l'autoroute. Ce cas de figure est relativement rare. Il est en effet plus habituel de voir, suite à la mise en service d'une autoroute, des aménagements qui limitent la vitesse en centre bourg sur l'itinéraire concurrent. Dans le cas d'espèce, les améliorations, justifiées par des fonctionnalités différentes des deux tracés (développement de l'agglomération toulousaine au sud ouest), rendent l'itinéraire autoroutier moins attractif.
- ➔ L'A66 capte certains flux reportés d'itinéraires lointains qui n'avaient pas été identifiés dans les études amont.

### **Une radiale de l'agglomération toulousaine en plein développement.**

- ➔ Il est difficile de distinguer l'effet propre de l'A66 dans un territoire marqué par l'extension de l'aire d'influence de l'agglomération toulousaine.
- ➔ Les communes le long de la RN20 au nord de Pamiers n'ont pas connu de baisse d'attractivité suite à la mise en service de l'A66.

### **Une branche sans continuité autoroutière, desservant un département faiblement peuplé au pied d'une barrière naturelle que sont les Pyrénées.**

- ➔ L'A66 ne bénéficie pas d'un effet réseau (Paris-Toulouse-Barcelone) qui était envisagé à l'horizon 2010.
- ➔ Le territoire traversé reste en fin d'itinéraire aménagé à 2x2 voies jusqu'à Foix, limitant son attractivité par rapport à des zones situées au centre d'un réseau maillé.
- ➔ Les flux concernés par l'autoroute sont essentiellement des échanges avec l'Ariège.

## 2 LE BILAN LOTI

### 2.1 Contexte réglementaire

**La production d'un bilan des effets économiques et sociaux d'une grande infrastructure de transport (dit bilan LOTI) est une obligation réglementaire qui s'impose au maître d'ouvrage de l'opération.**

**L'objectif <sup>2</sup> d'un Bilan LOTI est d'évaluer de la réalisation de l'infrastructure, de les comparer aux effets attendus lors de l'évaluation du projet<sup>3</sup> et d'expliquer les éventuels écarts constatés entre prévisions et réalisations.**

---

<sup>1</sup> Déviations, mises à 2 x 2 voies, cf. liste en annexe

<sup>2</sup> Tel que le définissent la loi LOTI et les diverses notes émanant du Conseil Général des Ponts et Chaussées et du SETRA

<sup>3</sup> Evaluation LOTI contenue dans le Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

## 2.2 Méthodologie mise en œuvre

Un nombre important d'acteurs du territoire a été consulté dans le cadre du présent Bilan :

- Une enquête postale a été réalisée auprès des maires des communes du corridor de la RD820 et de l'A66,
- Des entretiens ont été conduits avec des acteurs du territoire représentatifs, institutionnels (collectivités, administrations, ...) et économiques (entreprises)

Des recueils de données spécifiques ont également été réalisés :

- des **enquêtes de circulation** sur l'A66 et la RD820 un jour de grands retours de congés ainsi qu'une journée ouvrable de novembre 2007.
- une **campagne de temps de parcours** réalisée sur les relations Toulouse – Pamiers par les itinéraires A66 et RD820.

## 3 RESENTI DES ACTEURS

### 3.1 Ressenti des acteurs institutionnels du territoire

L'A66 est perçue très positivement par les acteurs d'un territoire qui a longtemps été en restructuration industrielle et enclavé.

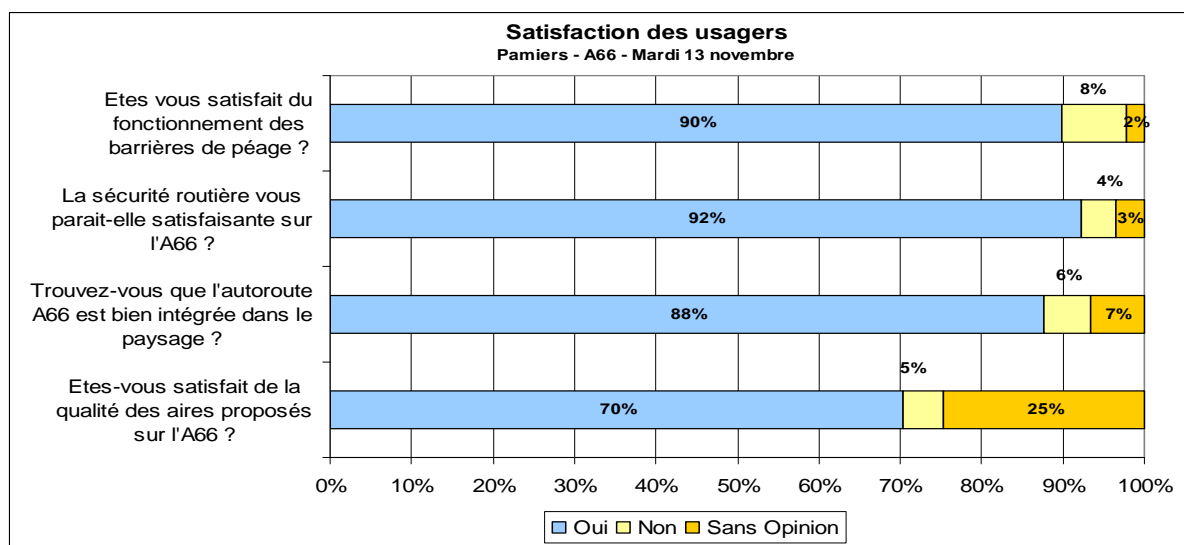
Le seul effet négatif évoqué est la perte de foncier agricole.

Les acteurs qui étaient opposés au projet avant sa réalisation ou favorables au tracé alternatif<sup>4</sup> se disent aujourd'hui satisfaits du projet et du tracé choisi.

Les principaux éléments évoqués lors des entretiens sont repris dans le chapitre des effets de l'autoroute sur les territoires et l'économie locale.

### 3.2 Ressenti des automobilistes

L'autoroute A66 est bien perçue par les usagers, à un niveau semblable à la moyenne des autoroutes concédées.



## 4 EFFETS DE LA MISE EN SERVICE DE L'AUTOROUTE SUR LE TERRITOIRE ET L'ECONOMIE LOCALE

### 4.1 Effets de l'A66 sur la démographie

L'impact de l'A66 sur la **démographie** est très corrélé à la dynamique de l'agglomération toulousaine dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à la «Basse Ariège». Les communes proches d'un diffuseur, principalement Nailloux, Mazères et Pamiers, ont ainsi connu une croissance démographique forte liée à l'A66.

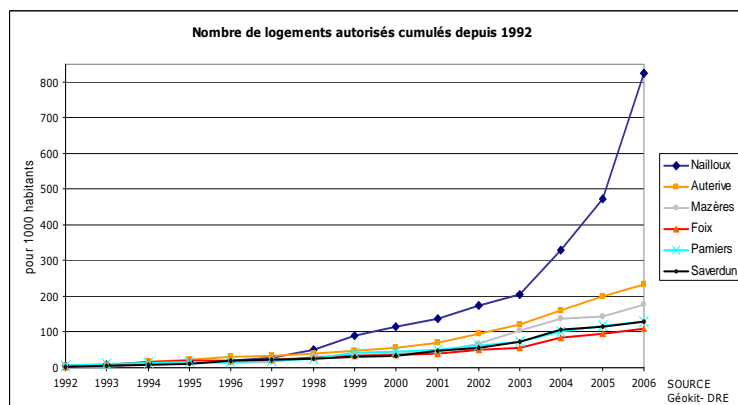
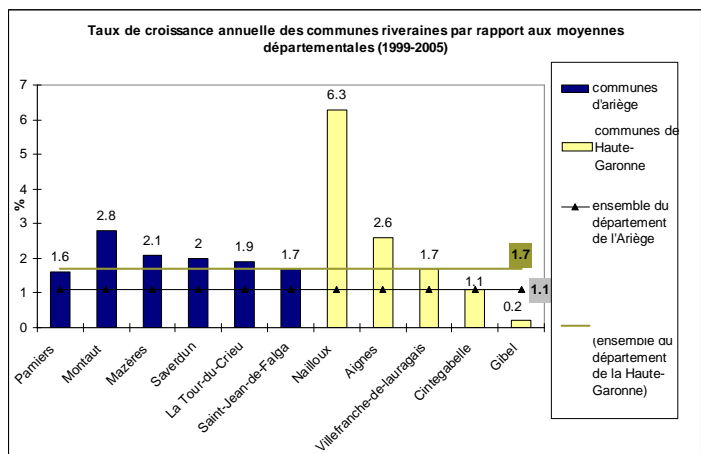
L'A66, qui ne double pas la route nationale historique et rejoint l'autoroute A61 par un tracé divergent, a permis de **désenclaver la zone de Nailloux** qui était auparavant mal desservie. Cette amélioration soudaine de l'accessibilité de la Communauté de Communes des Coteaux du Lauragais Sud a permis un développement important qui **n'aurait pas été possible sans l'autoroute**. Cependant, la dynamique de l'agglomération toulousaine et les volontés politiques locales coordonnées ont également fortement contribué à la dynamique du secteur.

On note pour la commune de Nailloux, et pour celle de Mazères dans une moindre mesure, différentes phases de développement depuis la mise en service de l'autoroute. Très rapidement, les communes ont accueilli des habitants, principalement orientés vers l'agglomération toulousaine (emplois, achats). Dans un deuxième temps, le développement économique des communes qui génère des emplois sur place a attiré de nouveaux habitants.

Pour les communes qui étaient initialement plus importantes comme Pamiers, la croissance démographique, engagée avant l'arrivée de l'A66 a été renforcée. L'A66 a donc un effet plus indirect sur le long terme, lié au dynamisme économique.

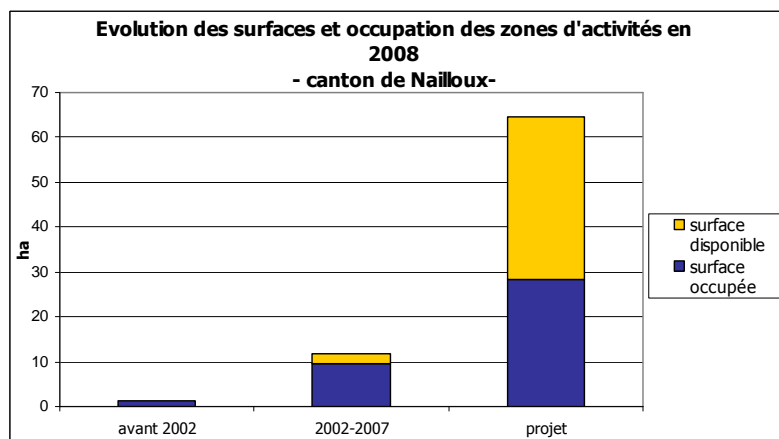


ARCADIS



## 4.2 Effets de l'A66 sur les zones d'activité et les zones commerciales

L'autoroute a permis d'accélérer le remplissage des zones d'activités existantes et a induit le développement de plusieurs zones à proximité des échangeurs (Mazères/Saverdun et Pamiers en particulier), dont certaines importantes. On peut noter cependant un **faible effet d'anticipation** : à la mise en service de l'autoroute, l'offre en terrains et en immobilier d'entreprise était rare.



Source : Ariège Expansion

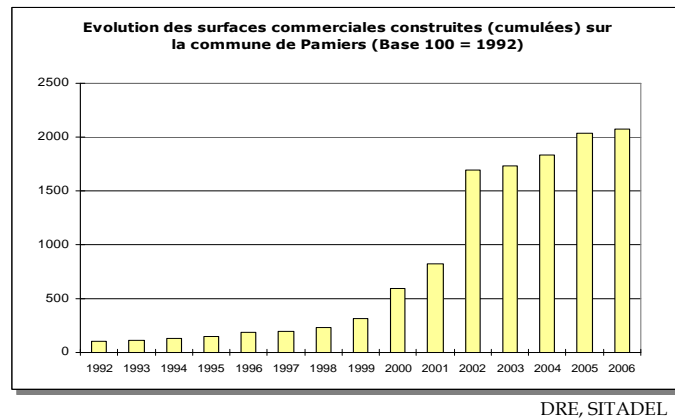
Les effets de l'A66 sont cependant plus faibles sur les secteurs plus éloignés tel que Lavelanet-Mirepoix, ou sur les communes qui bénéficiaient, avant la mise en service de l'A66, d'une très bonne accessibilité depuis Toulouse (Auterive).

Une complémentarité « fragile » existe entre les qu'envisageait le dossier d'enquête préalable à la DUP, il n'existe pas à l'heure actuelle de concurrence entre les zones d'activités de Nailloux, Saverdun, Mazères, Auterive et Pamiers. Chacune des ZA se développe dans sa vocation dominante. Les zones d'activités de Pamiers et de Nailloux sont particulièrement attractives et sont susceptibles à terme de concurrencer celles des communes voisines.



ARCADIS

La mise en service de l'A66 a également permis d'accompagner et de renforcer **le développement de zones commerciales**, principalement sur la commune de Pamiers. L'A66 a permis d'impulser la création du « village automobile » et de conforter son développement. L'A66 participe au développement de sa zone d'attractivité, qui s'étend sur l'ensemble de l'Ariège et jusqu'à Toulouse.



**L'arrivée de l'autoroute et les stratégies politiques mises en place sont deux ingrédients indispensables au développement des zones d'activités et commerciales.** Réserves foncières, concepts innovants, équipements attractifs pour les entreprises, politique de prix attractifs, stratégies d'accompagnement et d'accueil des entreprises : ces mesures ont été nécessaires pour permettre aux collectivités de tirer parti de l'autoroute pour le développement des zones d'activités.



### 4.3 Effets de l'A66 sur les entreprises

**L'A66 a principalement généré un développement endogène.** Les entreprises qui se sont implantées depuis 2002 autour de l'autoroute résultent davantage du développement d'entreprises déjà implantées en Ariège que de la relocalisation depuis Toulouse ou d'autres régions. Certaines entreprises toulousaines tel que Denjean Logistique ont choisi de développer leurs activités en Ariège, en lien avec l'arrivée de l'A66. L'implantation d'une importante base logistique à Mazères a été principalement motivée par la présence de l'A66 et d'un diffuseur.

**L'A66 contribue au développement des entreprises :** l'amélioration de l'accessibilité et le gain de temps engendrés par l'autoroute depuis l'agglomération toulousaine sont appréciés. L'A66 assure notamment pour les entreprises, par ordre d'importance, des fonctions d'acheminement et d'approvisionnement, professionnelles (relations sous-traitants et partenaires), commerciales. L'accès au salarié est la fonction la moins citée.

**Les PME spécialisées dans les services et le BTP sont sensibles** aux effets indirects de l'autoroute, qui a permis un développement démographique et économique du secteur.

Hormis pour quelques entreprises de Nailloux et Mazères, **la présence de l'A66 n'a en général pas participé directement aux choix d'implantation.** Elle a cependant créé les conditions favorables à l'accueil des entreprises et à leur développement.

Enfin, l'A66 a permis à des entreprises ariégeoises d'être attractives pour **des cadres résidant sur l'agglomération toulousaine.**



ARCADIS

#### 4.4 Effets de l'A66 sur les commerces et services

Les **commerces et services** des communes le long de la RD820 n'ont globalement pas souffert de la mise en service de l'A66, la dynamique démographique du secteur compensant rapidement le trafic reporté sur l'A66. En revanche, l'autoroute a permis le maintien, voire le développement, de commerces et services dans les communes desservies par l'autoroute et qui ont connu un développement démographique.

La mise en service de l'A66 n'aurait pas eu d'impact direct sur l'aire de chalandise des commerces existants du pôle commercial de Pamiers. En revanche, l'arrivée de l'autoroute a par exemple suscité la création du « village automobile » qui bénéficie d'une excellente accessibilité routière et donc d'une aire de marché étendue.

La mise en service de l'A66 n'a pas eu d'impact sur la concurrence entre les deux pôles commerciaux du sud de l'agglomération toulousaine (Portet-sur-Garonne et Labège).

#### 4.5 Effets de l'A66 sur le tourisme régional

La mise en service de l'A66 a eu un effet positif sur l'activité touristique en Ariège, notamment pour **les stations de sports d'hiver**. Raccordée à la RN20 à 2x2 voies entre Pamiers et Tarascon, l'A66 a en effet contribué à améliorer l'accessibilité aux stations ariégeoises depuis Toulouse ou Bordeaux. L'A66 a également permis de réduire significativement la congestion de RD820 les week end d'hiver<sup>5</sup>.

L'impact de l'A66 a principalement été observé sur le **tourisme de proximité et l'excursionnisme, en Haute-Ariège et dans la vallée d'Ax**.

L'A66 a également contribué à créer **des conditions favorables aux investissements lourds (télécabine d'Ax les Thermes, station thermique, ...)**.

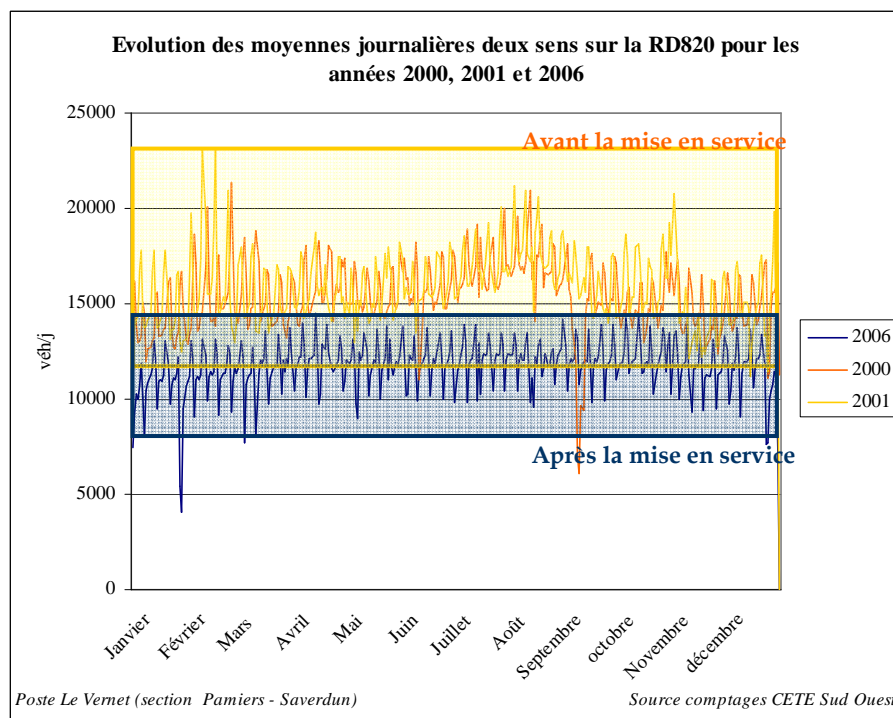
**L'autoroute a servi d'outil de communication et de promotion de l'Ariège** (vente de forfaits à la barrière pleine voie de Pamiers, magazine touristique de l'Ariège communiquant sur le temps de parcours par l'autoroute depuis Toulouse).

---

<sup>5</sup> Cf. graphique de la page suivante

### Trafic sur la RD820 – Nord de Pamiers

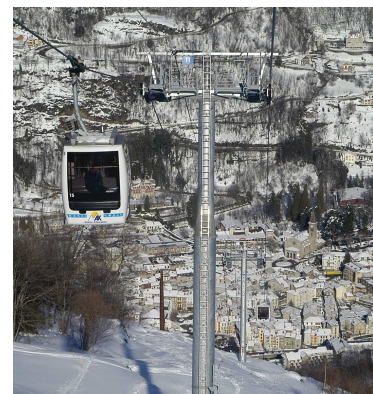
La mise en service de l'A66 a permis de supprimer les fortes pointes de trafic sur la RD820 les week end d'hiver.



Enfin, par le biais du 1% paysage, l'A66 a également permis à certaines communes situées le long du tracé d'aménager de nouveaux sites touristiques. L'exemple le plus frappant se situe à Mazères où les carrières utilisées pour fournir une partie des matériaux de l'A66 ont été réhabilitées pour créer la base de loisir du « domaine des oiseaux ».



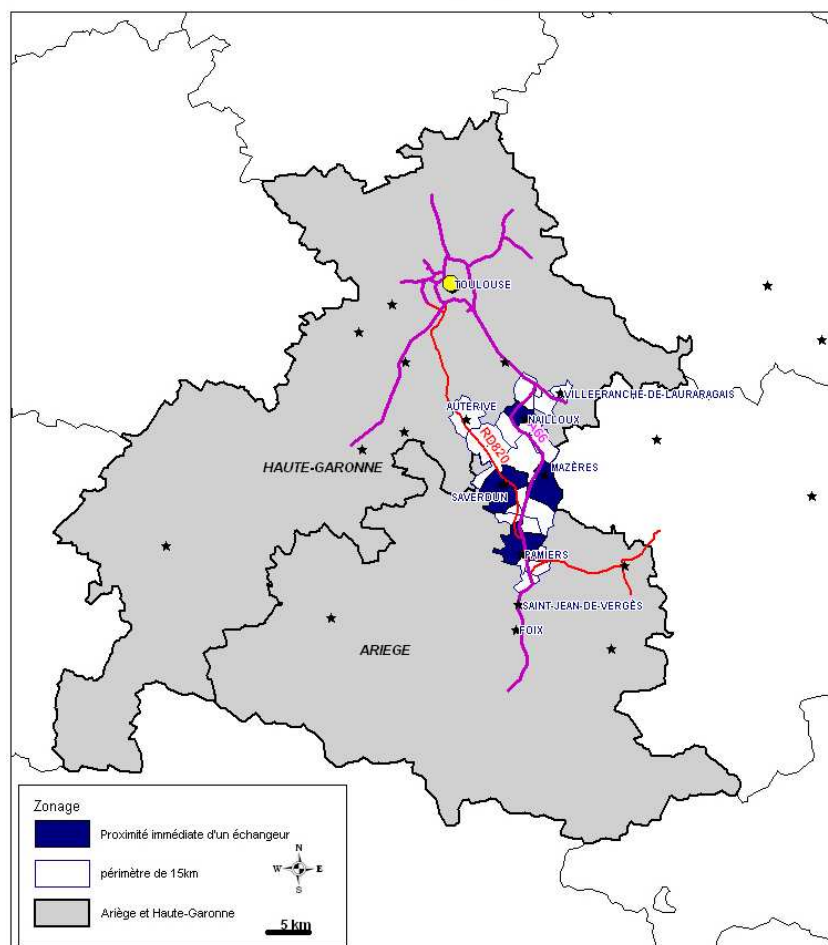
Domaine des oiseaux [www.photoariège.com](http://www.photoariège.com)



Source : office du tourisme des vallées d'Aix, téléporté Ax-3-Domaines

## 4.6 Synthèse des effets sur l'économie

DEFINITION DES ZONES ETUDIEES

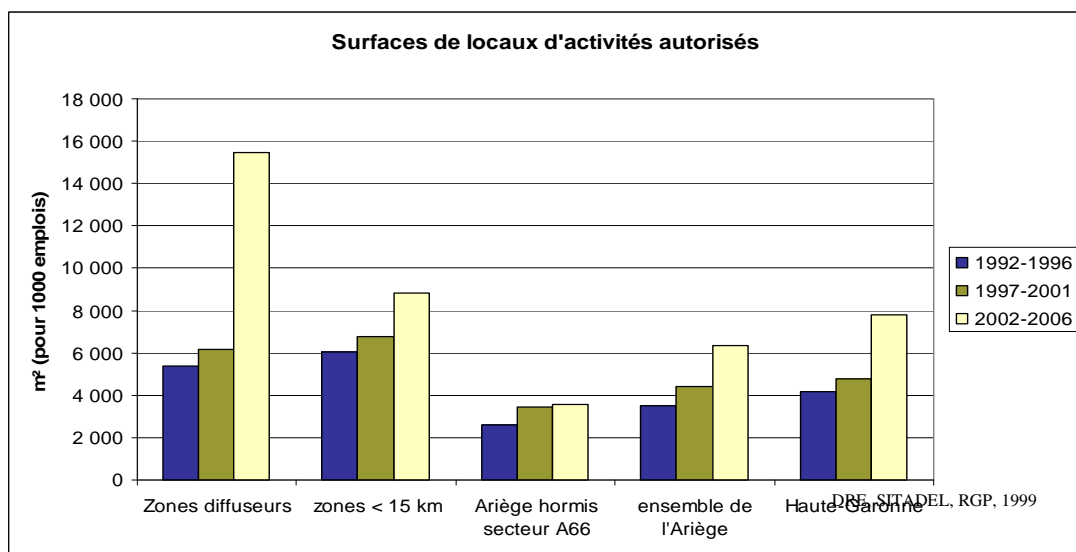


L'analyse des surfaces de locaux d'activité autorisés<sup>6</sup> permet d'illustrer les effets constatés.

Le développement économique a principalement eu lieu autour des diffuseurs de l'A66. Ces zones ont connu un développement économique important depuis la mise en service de l'autoroute.

La zone située dans un rayon de 15 km de l'autoroute<sup>7</sup> ont connu une accélération de leur développement économique.

L'Ariège dans son ensemble a connu un développement économique plus soutenu depuis la mise en service de l'A66 que par le passé. Ce développement s'est concentré sur les zones proches de l'A66.



<sup>6</sup> Données DRE Midi Pyrénées, base SITADEL locaux d'activité hors agricoles

<sup>7</sup> hors communes situées sur un diffuseur

#### 4.7 Autres effets de l'A66

Sur le thème de la **qualité de vie** qui regroupe en particulier la qualité de l'air, le bruit et la qualité du paysage, les communes et acteurs interrogés estiment que l'impact de l'A66 est faible. Ce constat vaut tant pour les communes de la RD820 que pour les communes situées le long de l'A66.

L'impact sur l'**agriculture** est plutôt négatif puisque l'autoroute prive le secteur de foncier agricole de qualité. Cependant, le remembrement réalisé à l'occasion du projet a été bénéfique pour le secteur agricole.



5.1 Temps de parcours et conditions de circulation

En fonction de la destination dans Toulouse et de l'horaire du déplacement, l'A66 permet en 2007 **un gain de temps de 15 à 30 minutes** par rapport à un itinéraire par la RD820 entre Toulouse et Pamiers. De plus, l'autoroute permet un temps de parcours **fiable**, la circulation étant fluide entre le périphérique toulousain et Pamiers.

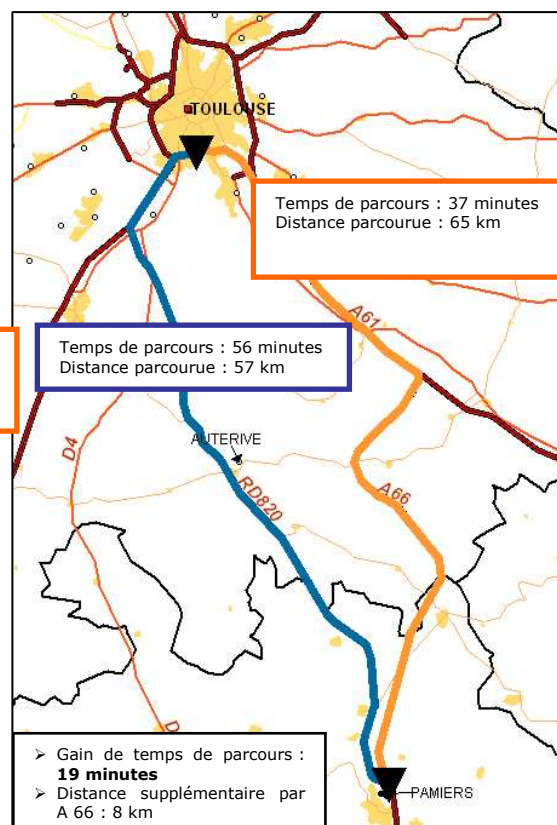
Dans un même temps, depuis 1992, le temps de parcours par la RD820<sup>8</sup> en situation fluide a baissé de 10 minutes du fait des aménagements réalisés sur cet axe<sup>9</sup>.

Les cartes suivantes illustrent ces gains de temps (temps de parcours moyens par l'autoroute et par la RD820).

**Parcours n°A (Toulouse nord)**  
Junction A62/périphérique-Pamiers



**Parcours n°B (Toulouse centre)**  
Junction Tassigny /périphérique - Pamiers



Par rapport à la situation qui aurait prévalu si la nouvelle autoroute n'avait pas été construite (situation dite « de référence »), le gain apporté par l'A66 en matière de temps de parcours<sup>10</sup> est double ; ainsi, pour un trajet Toulouse - Pamiers :

- les automobilistes empruntant l'A66 bénéficient d'un **gain de temps** de l'ordre de **20 minutes à 35 minutes par rapport à la situation de référence** -

<sup>8</sup> Anciennement RN20

<sup>9</sup> Déviations, mises à 2x2 voies, giratoires.

<sup>10</sup> Temps de parcours considérés pour un trajet Toulouse - Pamiers

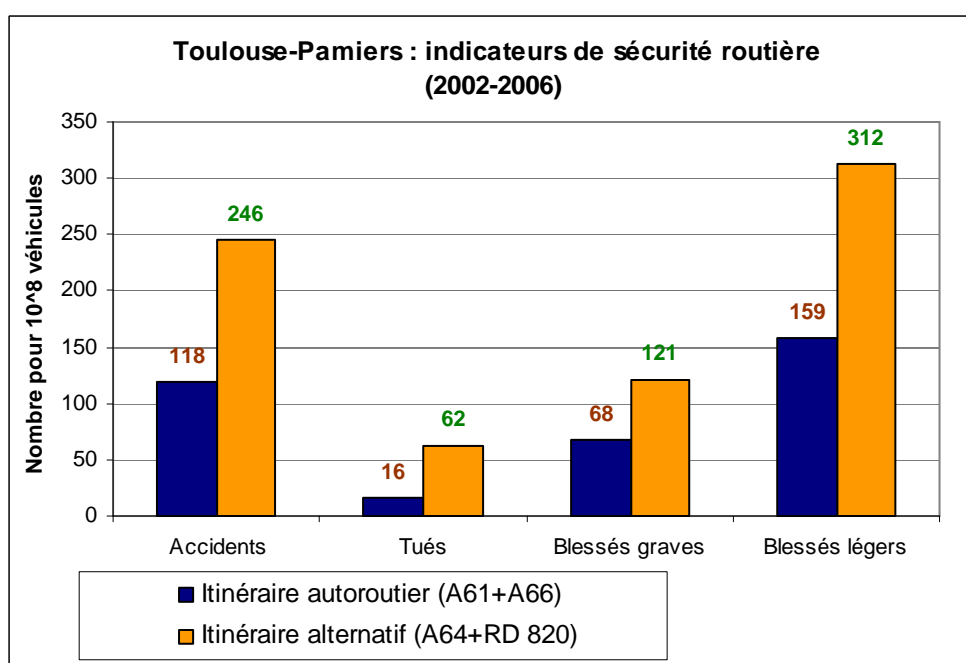
- les usagers de la RD820 bénéficient d'une circulation plus fluide grâce à la baisse du trafic résultant des reports de trafic vers l'A66 : le **gain de temps** est de l'ordre de **5 minutes** par rapport à la situation de référence.

Les gains de temps observés sont inférieurs d'un tiers à ceux qui étaient prévus dans le dossier DUP. Deux facteurs expliquent principalement cet écart :

- Des aménagements ont été réalisés récemment sur la RD820 (déviation et mises à 2x2 voies ponctuelles) qui n'avaient pas été envisagés et qui ont réduit les temps de parcours par cet itinéraire.
- La croissance tendancielle des trafics dans le corridor RD820<sup>11</sup> et A66 a été moins forte que prévu : la circulation est donc plus fluide sur la RD820.

## 5.2 Sécurité

L'itinéraire autoroutier Toulouse-Pamiers par l'A61 puis l'A66 est deux fois plus sûr et quatre fois moins mortel que l'itinéraire alternatif par la RD820.



Le **nombre d'accidents par véh.km<sup>12</sup>** a pourtant été **divisé par deux sur la RD820** entre les périodes 1997-2001 et 2002-2006. Cette baisse importante est conforme aux tendances françaises : elle est due à la politique nationale en matière de sécurité routière, ainsi qu'aux aménagements réalisés sur la RD820.

Les **gains en termes de sécurité** apportés par l'A66 par rapport à la situation de référence (sans l'autoroute) sont moins importants que ce qui était envisagé dans le dossier de DUP. Cet écart est principalement dû à l'amélioration de la sécurité routière au niveau national : les gains de sécurité apportés par le report de trafic depuis une route nationale vers une autoroute sont donc aujourd'hui moins importants que lorsque nationales et autoroutes étaient plus accidentogènes. L'écart provient également dans une moindre mesure de reports de trafic vers l'A66 plus limités que prévu.

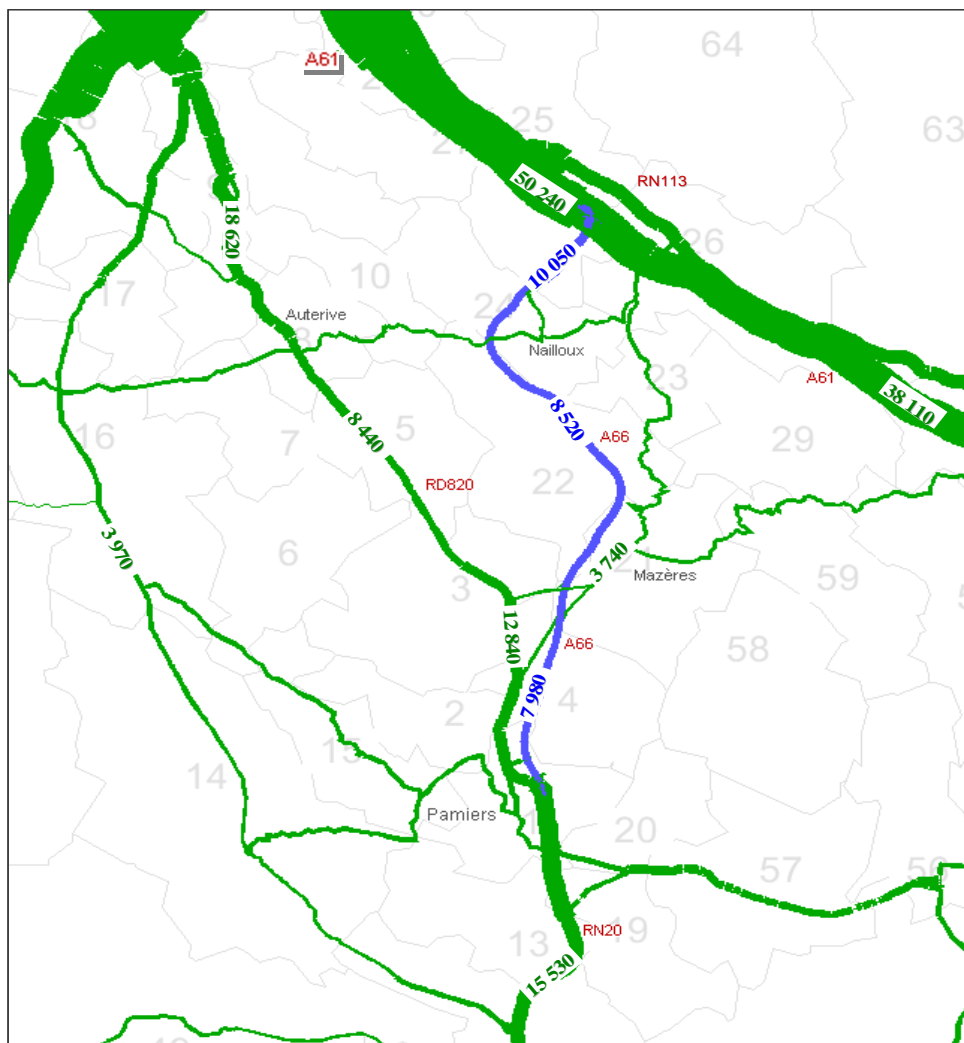
<sup>11</sup> Anciennement RN20

<sup>12</sup> Véh.km : nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules sur le réseau considéré

### 5.3 Trafic

En 2006, l'autoroute A66 présente des trafics de **8 000 véhicules/jour sur sa section sud** à **10 000 véh/jour sur sa section nord**. Comme dans le corridor, la part des **ponds lourds** dans ce trafic est de l'ordre de **5 à 6%**. Les trafics ont fortement crû les deux premières années entre 2002 et 2004<sup>13</sup> (environ +15% par an) puis se sont **stabilisés** (+1,6% par an sur la section sud et +2,9% par an sur la section nord entre 2004 et 2006). Sur la même période, la circulation sur l'ensemble du réseau français des autoroutes concédées augmentait en moyenne de 2% par an<sup>14</sup>.

**Trafics en TMJA tous véhicules deux sens confondus – situation 2007**



**Les trafics mesurés sont inférieurs aux trafics envisagés dans le dossier DUP.** En 2006, une fois la montée en charge terminée, les trafics réels sont inférieurs aux trafics prévus :

- 8 000 véh jour contre 11 000 prévus (-30%) au sud
- et 10 000 véh/jour, contre 11 900 prévus (-15%) au nord.

<sup>13</sup> Ce phénomène appelé « montée en charge » correspond à une évolution progressive des habitudes de déplacement et des nouvelles implantations.

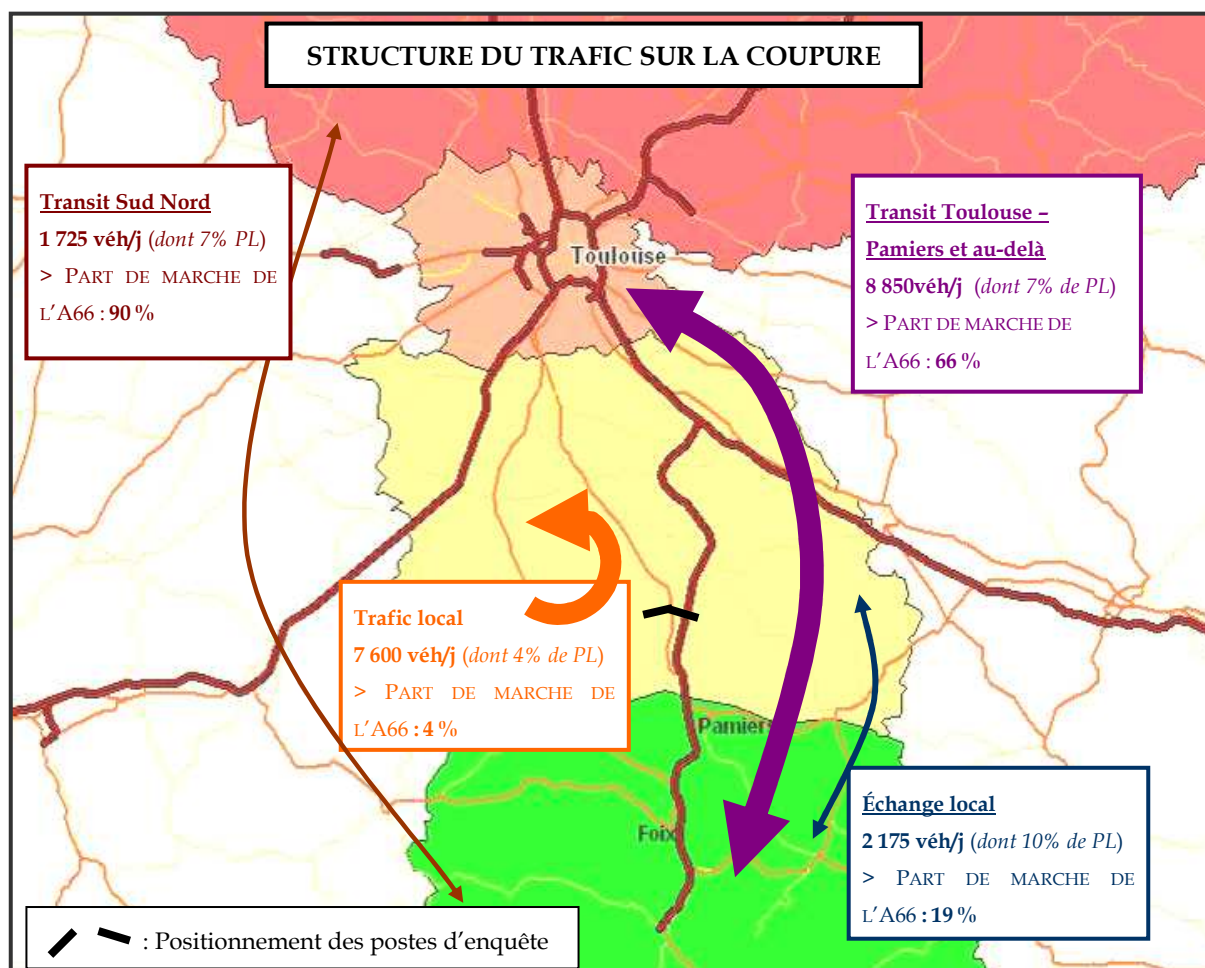
<sup>14</sup> Sources : ASFA, SETRA et estimations MEDAD/SESP

### Quelle est la répartition actuelle des flux entre l'A66 et la RD820 ?

La part de marché de l'autoroute A66 est de l'ordre de 40%, tous véhicules confondus, au niveau d'une coupure située immédiatement au nord de Pamiers. Pour les PL, cette part de marché est légèrement inférieure à 40%.

La carte ci-dessous présente le volume de trafic sur cette coupure<sup>15</sup> par type de trafic (local, échange, transit) ainsi que la part de marché de l'autoroute A66, tous véhicules confondus.

Le trafic total sur la coupure est de l'ordre de 20 300 véhicules dont 6% de Poids Lourds.



- Le « transit local » en relation avec l'agglomération toulousaine représente 43% du total des déplacements sur la coupure.
- Les flux de transit avec l'agglomération de Toulouse ou au-delà (Massif Central, Ile-de-France) empruntent à 70% l'A66.
- A l'inverse, la RD820 concentre les déplacements locaux.

<sup>15</sup> Les chiffres correspondent à la *coupure*<sup>\*</sup> constituée de la Barrière de péage pleine voie de Pamiers et de la RD 820 au niveau de la commune de Bonnac (Nord de Pamiers) – trait noir sur la carte.

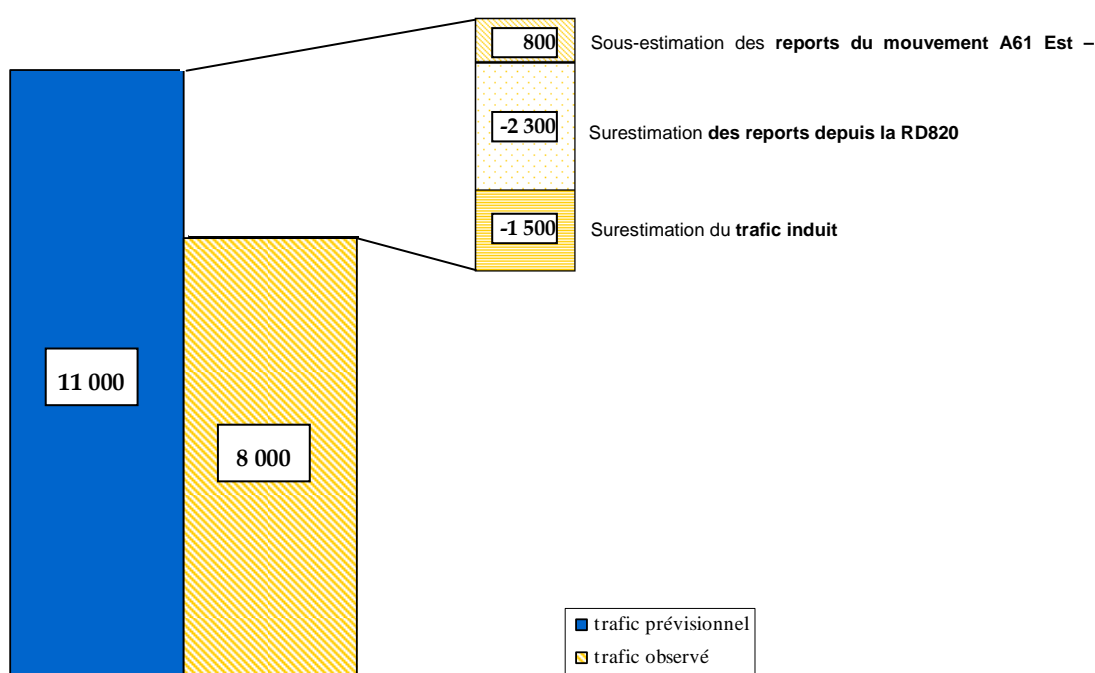
## Explication des écarts

Les trafics de l'A66 sont inférieurs aux trafics prévisionnels pour les raisons principales suivantes :

- les trafics dans le corridor RD820/A66 sont plus faibles que prévu,
- la part de marché de l'autoroute est plus faible que prévu (40% contre 50%),
- l'autoroute a globalement généré moins de trafics nouveaux (induction) que ce qui avait été envisagé.

Le mouvement A66 - A61 Est est plus fort que prévu<sup>16</sup>. Ces trafics ne compensent cependant pas les surestimations mentionnées plus haut.

### Explication des écarts entre prévisions et trafics mesurés sur l'A66 sur la section Sud (Pamiers) en 2006



L'écart entre prévision et réalité est plus faible sur la section nord de l'autoroute (Nailloux - A61) où le volume de trafic induit observé est plus proche de la prévision (même si sa nature est différente) et les reports sur le mouvement A61 Est - A66 sont plus forts.

A l'horizon 2010, 3 000 véh/jour supplémentaires étaient prévus sur l'autoroute A66 du fait de l'achèvement de l'ensemble de l'itinéraire E9 Toulouse - Barcelone. Mais comme l'axe ne sera alors pas aménagé à 2x2 voies entre Tarascon et la frontière espagnole, l'écart entre les trafics réels et les prévisions sera encore plus important à l'horizon 2010, de l'ordre de 40% sur la section sud d'A66.

Le **trafic induit**<sup>17</sup> dans le corridor est important. Ce trafic représente de l'ordre de 30 % du trafic de l'autoroute (2 500 à 3 500 véh/jour) et témoigne **de l'impact de l'autoroute sur la dynamique économique et démographique du territoire** desservi. Ce trafic correspond pour une grande partie à des déplacements qui, en l'absence de l'A66, auraient été observés sur d'autres axes routiers radiaux autour de Toulouse (choix du lieu d'habitat orienté par la présence de la nouvelle autoroute). Il n'est

<sup>16</sup> Provenant notamment de reports depuis des itinéraires à l'Est de l'autoroute (RD119, RD117,...)

<sup>17</sup> Trafic induit : augmentation de trafic due à la baisse significative des coûts généralisés de déplacements sur un itinéraire.



pas un report du trafic ferroviaire, qui connaît dans le même temps une augmentation forte liée à l'amélioration de l'offre\* sur la ligne Toulouse – Foix – Latour de Carol.

## 6 BILAN DE L'ECONOMIE DE L'OPERATION

### 6.1 Cout de construction et d'exploitation

#### Coûts de construction

Les dossiers d'APS et de DUP relatifs à l'autoroute A66 Toulouse/Pamiers établissaient le coût du projet à 1 660 MF<sub>août 1994</sub> TTC (TVA 18,6%). Ramené aux conditions économiques de juillet 1996 en utilisant l'indice des prix applicables aux grands chantiers, ce montant s'établit à 222,8 M€<sub>juillet 1996</sub> HT.

Le coût définitif de construction s'élève à 225,5 M€<sub>juillet 1996</sub> HT. Il est supérieur d'à peine 1 % au coût prévisionnel mentionné dans le dossier de DUP.

Par rapport au dossier DUP, le bilan s'équilibre entre des postes en augmentation (études, dégagements d'emprise, terrassement, assainissement) et des postes en diminution (ouvrages d'art, chaussées).

Ce montant n'intègre pas les coûts de construction de l'échangeur de Nailloux et des deux bretelles du diffuseur sud de Pamiers, réalisés dans le cadre de conventions avec le Conseil Général de Haute-Garonne et la commune de Pamiers.

Le coût kilométrique final de l'A66 ressort à 5,76 M€<sub>juillet 1996</sub> HT par kilomètre.

#### Coûts d'exploitation

Les coûts d'entretien et d'exploitation étaient estimés à 467 000 F TTC<sub>1994</sub> par kilomètre et par an.

Le tableau ci-dessous présente l'estimation ex post des coûts d'entretien (y compris grosses réparations) et d'exploitation, évalués en moyenne annuelle sur l'ensemble de la durée de la concession.

Ces montants n'intègrent pas :

- les frais généraux
- les impôts et taxes
- la dotation aux amortissements

Coûts moyens par an	En €, aux prix de 2007	En FF TTC aux prix de 1994
Viabilité	600 k€	80 000 FF / km
Péage	900 k€	120 000 FF / km
Entretien et grosses réparation	1 000 k€	130 000 FF / km

En réalité, les coûts d'entretien et d'exploitation sont donc de 330 000 F TTC par kilomètre et par an en moyenne.

Ces coûts sont en deçà des prévisions, notamment en raison d'un coût d'exploitation plus faible que prévu initialement, lié notamment à l'économie d'échelle permis par l'exploitation conjointe de l'A66 et de l'A61.

## 6.2 Bilan pour la collectivité

“Le bilan socio-économique d’un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d’analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d’en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d’indicateurs normalisés (...)»<sup>18</sup>.

Un bilan a posteriori de l’autoroute A66 a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier d’enquête préalable à la DUP, mais avec les valeurs effectivement observées (coûts de construction, gains de temps effectifs, réduction des accidents relevée, trafics observés, ...). L’évaluation ex ante prévoyait un Taux de Rentabilité Immédiate de l’ordre de 18 %. Ce taux, calculé a posteriori est de l’ordre de 5%.

Contrairement au bilan prévisionnel, le bénéfice actualisé de l’opération pour la collectivité calculé a posteriori apparaît négatif : les avantages de circulation apportés par la nouvelle infrastructure ne compensent pas les dépenses consenties pour sa construction et son exploitation<sup>19</sup>. Selon ces critères, la réalisation de l’autoroute A66 aurait dû être reportée de plusieurs années, de façon à attirer un trafic plus élevé, dans le cadre de la continuité de l’itinéraire E9.

Cet écart par rapport aux résultats du bilan prévisionnel s’explique par :

- les gains de temps unitaires apportés par l’usage de l’A66 inférieurs aux prévisions,
- le nombre de véhicules reportés depuis la RN20 plus faible que prévu,
- les gains de sécurité également plus réduits que prévu.

## 6.3 Bilan financier

Les **recettes de péages permettent de couvrir les frais d’entretien et d’exploitation et participent à la couverture des coûts de construction, conformément à ce qui était prévu dans le dossier d’enquête préalable à la DUP.**

Compte tenu du **coût de l’investissement** consenti par ASF pour la réalisation de l’autoroute, l’estimation du taux de rentabilité interne nominal de l’opération est faible : en effet, elle ressort à 2,6% si l’on considère l’ensemble du système A66 + A61, et à 0,1% si l’on effectue le calcul pour l’autoroute A66 prise isolément<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Source : Instruction cadre, ministère de l’Équipement, 25 mars 2004

<sup>19</sup> A titre indicatif, le Taux de Rentabilité Interne de l’opération ressort à 4,5%, pour un seuil de rentabilité de 8%.

<sup>20</sup> C’est-à-dire, sans compter les recettes supplémentaires induites sur l’A61.



L'A66 a-t-elle contribué à améliorer le niveau de service offert par la RN20 en termes de sécurité et de temps de parcours ?

L'ensemble des acteurs locaux estime que cet objectif est atteint.

Pour les relations Toulouse-Pamiers, l'A66 permet un **gain de temps de 20 à 35 minutes** par rapport à une situation sans autoroute.

**En termes de sécurité**, l'itinéraire par l'A66 est deux fois plus sûr et quatre fois moins mortel que l'itinéraire par la RD820.

L'A66 a donc amélioré le niveau de service dans le corridor Toulouse-Pamiers.

Par ailleurs, la RD820 voit elle aussi son niveau de service amélioré grâce à la baisse du trafic (report vers l'A66).

#### Compréhension

Les objectifs sont notés de une à cinq étoiles selon le barème suivant :

★★★★★ : objectif pleinement atteint

★★★★☆ : objectif atteint avec réserves mineures

★★★☆☆ : objectif atteint avec réserves

★★☆☆☆ : objectif partiellement atteint

★☆☆☆☆ : objectif non atteint

★★★★

L'impact de l'A66 pour le développement économique se ressent sur un territoire plus restreint que l'ensemble du département, et particulièrement autour des diffuseurs de l'A66. **L'objectif est pleinement atteint pour le Pays des Portes de l'Ariège et partiellement atteint pour la « Haute-Ariège ».** Les secteurs désaxés par rapport à l'A66, tels que « le Pays des Pyrénées Cathares » et le « Pays du Couserans », ont peu bénéficié des retombées de l'autoroute.

Il est important de noter que, si l'autoroute est un catalyseur du développement, elle **ne permet pas à elle seule d'expliquer la dynamique positive observée**. D'autres facteurs comme la proximité d'une agglomération toulousaine dynamique, le travail d'accompagnement réalisé auprès des entreprises et la dynamique impulsée par les décideurs politiques locaux et les autres investissements consentis jouent également un rôle important.

**Pamiers-Foix est la zone d'emploi la plus dynamique de Midi-Pyrénées après Toulouse.** Le nombre d'emplois sur le bassin d'emploi de Foix-Pamiers croît depuis 2002 plus fortement qu'au niveau départemental, régional et national.

**Le développement économique est avant tout endogène, porté par les entreprises locales.**

**L'A66 conforte la position de Pamiers en tant que pôle économique majeur de l'Ariège.** Ainsi, combinée au potentiel de développement économique déjà existant sur Pamiers, l'amélioration de l'accessibilité de la commune a eu un effet positif sur son développement économique.



Source CG09

- Le désenclavement résultant de la mise en service de l'A66 a permis un **développement économique** principalement en « **Basse Ariège** » (Pays des Portes de l'Ariège) qui profite d'une conjonction de facteurs positifs (proximité de l'agglomération toulousaine, foncier, volonté politique). L'amélioration de l'accessibilité de Pamiers a conforté sa position en tant que pôle économique majeur de l'Ariège.
- Le reste du territoire présente un développement économique plus modéré, ayant moins bénéficié de l'effet de l'A66 et souffrant de manière générale d'une plus faible attractivité.

### ☆☆☆ | L'A66 a-t-elle contribué à développer le tourisme régional ?

L'autoroute permet d'une part une **amélioration des temps de parcours** depuis les agglomérations toulousaine et bordelaise, importants bassins de clientèle du tourisme ariégeois. D'autre part, la capacité offerte par l'autoroute permet de **mieux écouler les pointes de trafic** liées aux départs en week-end.

Avec la 2x2 voies entre Pamiers et Tarascon, l'A66 a accompagné le développement des courts séjours et de l'excursionnisme qui sont en forte croissance à l'échelle nationale.

Selon les acteurs locaux, la fréquentation touristique a évolué de façon positive. Ces évolutions sont cependant la **conjonction de nombreux facteurs** et ne peuvent donc être attribuées à la seule A66. Certains facteurs sont indépendants de la mise en service de l'autoroute comme les conditions météorologiques ou l'évolution générale du tourisme au niveau national. En revanche l'A66 a participé à créer une dynamique positive, favorable à la réalisation d'investissements dans les stations de ski. Ces investissements constituent également des facteurs extérieurs permettant le développement du tourisme régional.

La faible capacité d'investissement de l'Ariège par rapport aux départements voisins constitue cependant un frein au développement du tourisme.

- L'A66 a contribué à développer le tourisme régional, particulièrement les courts séjours et les excursions, et **principalement en « Haute Ariège » (Pays de Foix Haute Ariège)**.
- Pour les stations de ski, l'A66 a principalement facilité les excursions à la journée,
- **L'arrivée de l'autoroute a par ailleurs incité les acteurs à mener des actions complémentaires nécessaires au développement de l'activité touristique (communication, investissements). L'amélioration de l'accessibilité constitue un argument majeur de la stratégie de développement touristique.**



### L'A66 a-t-elle contribué à **compléter l'axe international nord-sud** Paris – Limoges – Toulouse – Espagne ?

En complément de l'aménagement à 2x2 voies de la RN20 entre Pamiers et Tarascon, l'autoroute A66 est un maillon essentiel de cet axe international, mais ce dernier reste aujourd'hui incomplet.

Les acteurs économiques s'accordent à dire que **cet axe, s'il était complet, permettrait à l'Ariège un développement nettement plus important que ce qui a été constaté suite à la mise en service du tronçon de 39 km de l'A66**. Actuellement située en extrémité de l'axe aménagé à 2x2 voies, l'Ariège serait alors placée stratégiquement sur un axe Toulouse – Barcelone.

De manière générale, **les acteurs du territoire de l'Ariège souhaitent poursuivre** la stratégie de désenclavement du territoire qu'a initiée l'A66 et qui favorise son développement

- Cet objectif est atteint car l'A66 a bien contribué à compléter l'axe mais il manque encore plusieurs tronçons de l'itinéraire E9 pour que l'axe prenne une réelle importance à l'échelle européenne.
- Ce constat conduit à un effet négatif sur les thèmes précédents (développement économique et tourisme). L'impact de l'autoroute sur ces deux thèmes aurait été plus important si l'itinéraire E9 avait été complet.

# **RAPPORT**



## BILAN LOTI A66 - PLAN DE SITUATION



# 1

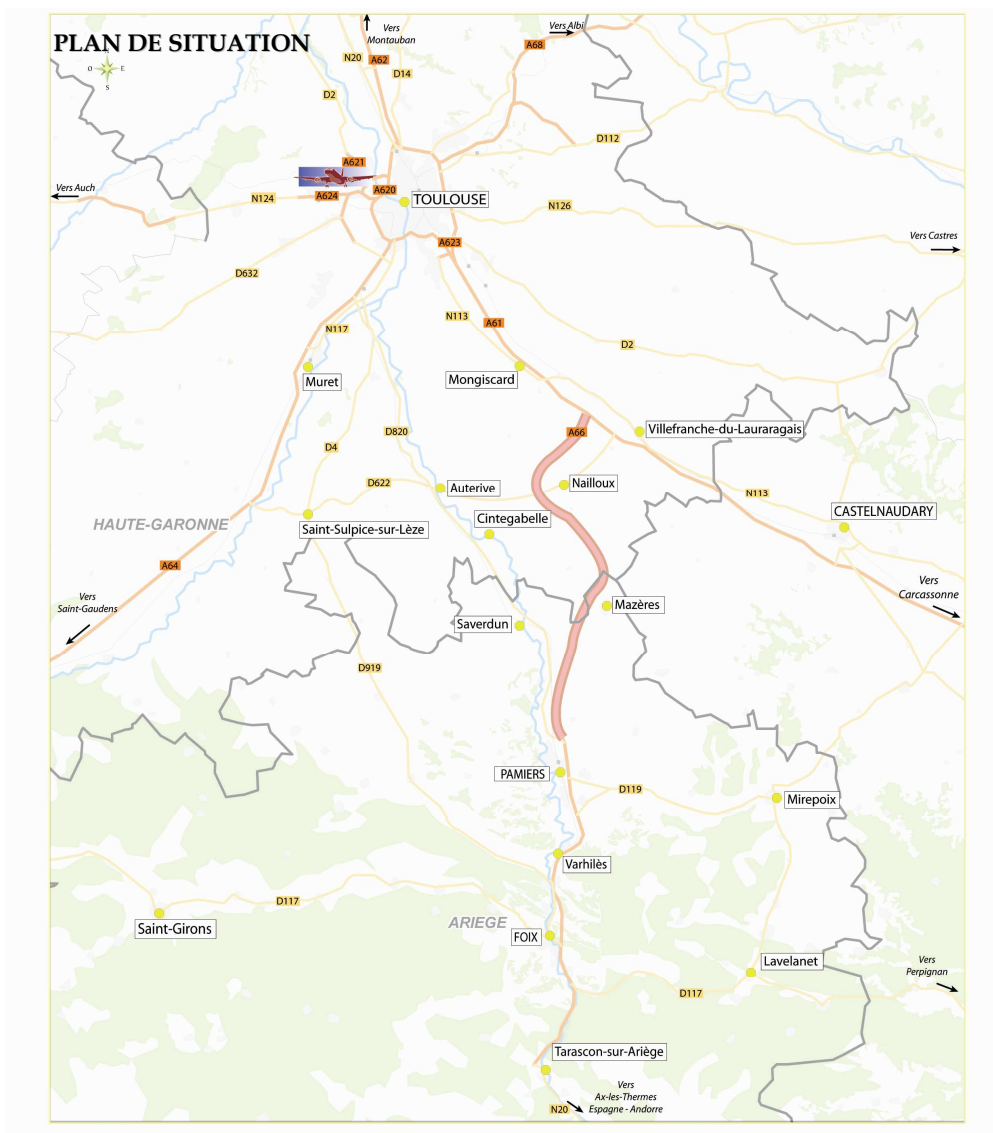
# Présentation générale du Bilan

## 1.1

## PRESENTATION DE L'OPERATION

### 1.1.1

## Plan de situation



L'autoroute A66 s'inscrit dans les départements de l'Ariège et de la Haute-Garonne, au sud-est de Toulouse (région Midi-Pyrénées). D'une longueur de 39,1 km, elle permet de relier l'Ariège à l'A61, offrant un itinéraire alternatif à l'axe historique de la RN20, rebaptisée depuis « RD820 ». Cette



autoroute, concédée à ASF, a été mise en service le 27 février 2002. Autoroute à 2x2 voies, l'A66 est limitée à 130 km/h.

### 1.1.2 Historique

L'autoroute A66 Toulouse-Pamiers a été retenue au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 17 novembre 1988 et ASF a été désignée concessionnaire du projet par décret du 7 février 1992.

**L'Avant-Projet Sommaire (APS) a été approuvé le 23 novembre 1994**, et l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique s'est déroulée du 27 décembre 1994 au 3 février 1995.

**L'A66 a été déclarée d'utilité publique par décret du 29 juillet 1996.**

L'autoroute a été mise en service le 27 février 2002.

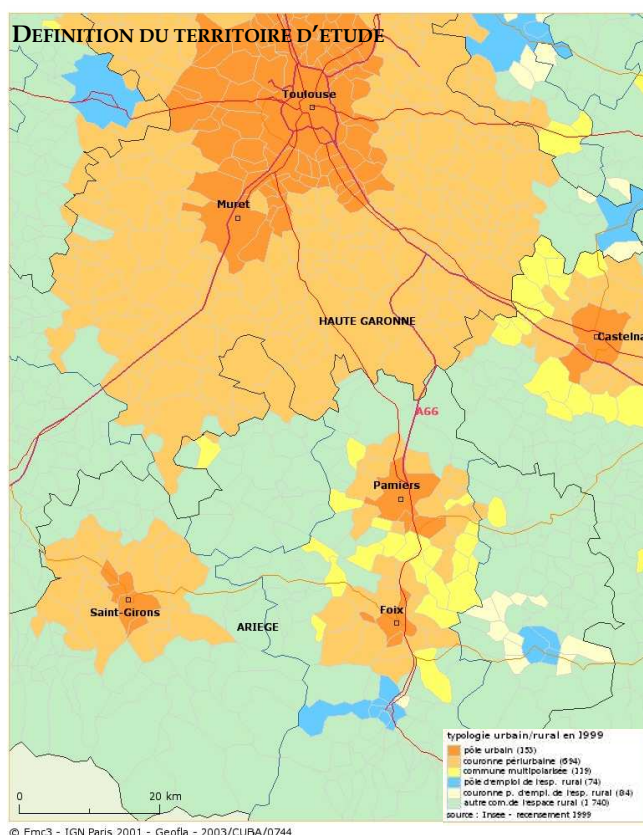
Une liste des dates clés du projet est donnée en annexe 2.

### 1.1.3 Contexte et enjeux du territoire traversé par l'A66

#### Définition du territoire d'étude : l'Ariège comme principal territoire d'enjeu de l'A66

L'A66 constitue un enjeu majeur pour le département de l'Ariège. Désenclaver l'Ariège pour favoriser son développement économique est identifié dans le dossier d'enquête préalable à la DUP comme l'un des objectifs principaux de l'A66.<sup>21</sup> Le présent paragraphe propose quelques éléments de contexte pour une meilleure compréhension de ce territoire et de ses enjeux.

*N.B : Les cartographies des limites administratives du territoire d'étude sont regroupées en Annexe.*

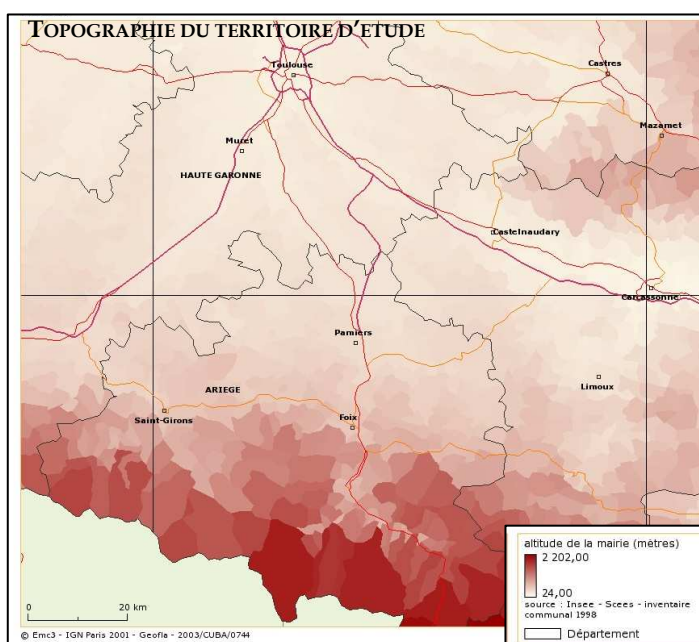


#### Situation et contexte de l'A66

- Une infrastructure qui traverse deux départements : la Haute-Garonne et l'Ariège.
- Une infrastructure de desserte de la Haute-Ariège, depuis le pôle urbain de Toulouse.
- Une couronne périurbaine toulousaine qui s'étend sur la partie nord du tracé de l'A66.
- Un territoire ariégeois à dominante rurale.
- Trois pôles urbains en Ariège, dont celui de Pamiers, directement desservi par l'A66.

<sup>21</sup> L'ensemble des objectifs identifiés par le dossier d'enquête préalable à la DUP est défini au paragraphe 1.1.4 page 33..

## Un territoire rural, composé pour plus de 70 % du massif des Pyrénées



### Topographie de l'Ariège

25 % des sommets des Pyrénées de plus de 1 000 m sont concentrés sur le département de l'Ariège.

Le Pays de Foix-Haute-Ariège ainsi que celui du Couserans font intégralement partie du massif des Pyrénées.

Cette topographie constitue un atout en termes d'attractivité du territoire (qualité du cadre de vie, potentiel touristique).

Elle peut constituer, à l'inverse, un frein pour son accessibilité et par conséquent pour son développement démographique et économique.

## Dynamique démographique de l'Ariège : un territoire peu peuplé, mais en croissance démographique

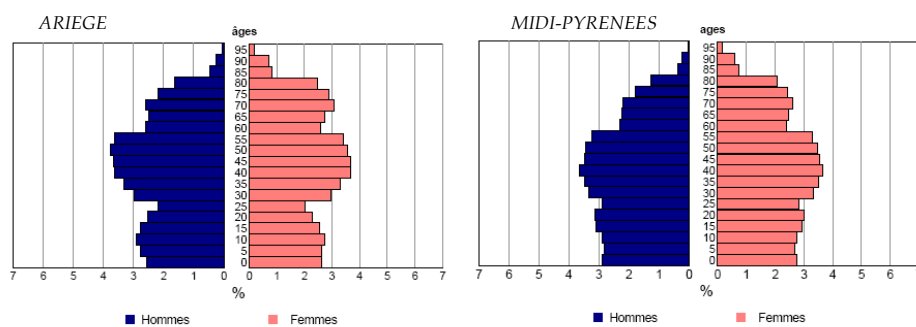
L'Ariège est le territoire le moins peuplé de la région Midi-Pyrénées. Sa population représente 5 % de la population de la région. Entre 1999 et 2005, le département connaît cependant un développement démographique relativement soutenu. Sur cette période, la croissance s'accélère et connaît un taux de croissance annuel de 1,1 % (contre 0,1 % par an entre 1990 et 1999). En 2005, la population de l'Ariège s'élève à 146 200 habitants. Sa population, pour moitié urbaine, se concentre autour de trois pôles urbains : Foix (9 000 hab), Pamiers (14 800 hab.) et Saint-Girons (6 650 hab.).

### ■ Dynamique démographique en comparaison avec la région Midi-Pyrénées et la France métropolitaine

	Ariège	Midi-Pyrénées	France entière
<b>Population 2005</b>	146 257	2 735 000	60 825 000
<b>Densité (hab./km<sup>2</sup>)</b>	30	60	108
<b>Croissance annuelle 1999-2005</b>	1,1 %	1,2 %	1,2 %
<b>Population urbaine</b>	48 %	66 %	76 %

Source : statistiques locales, INSEE

■ **Pyramide des âges de l'Ariège, en comparaison avec la région Midi-Pyrénées (2005)**



Source : INSEE, 1er janvier 2005 (Ariège/Midi Pyrénées)

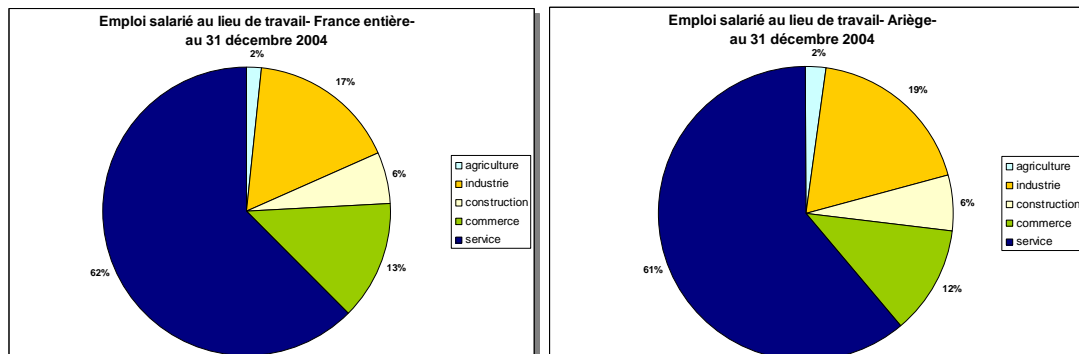
**Pyramide des âges**

➤ **Une structure de la population proche entre l'Ariège et la région Midi-Pyrénées :**

Le vieillissement de la population en Ariège s'inscrit dans la tendance régionale même si la population ariégeoise est relativement moins jeune que sur l'ensemble de la région Midi-Pyrénées : en 2005, 28 % des Ariégeois ont atteint ou dépassé 60 ans contre 24 % au niveau régional.

**Dynamique économique, en comparaison avec la France et l'Ariège**

■ **Emploi salarié au lieu de travail par activités -Ariège et France- 2004**

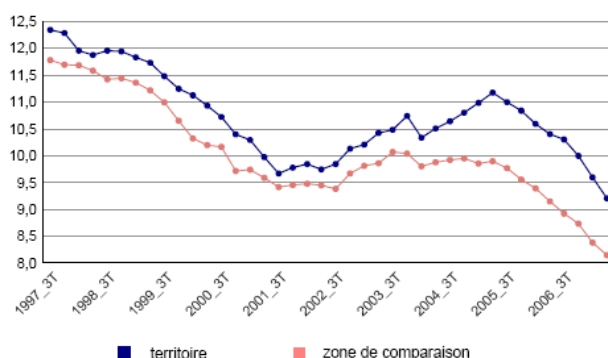


Source : INSEE, estimation d'emplois

**Structure de l'emploi en 2004**

- Une répartition des emplois salariés ariégeois comparable à la moyenne nationale.
- L'industrie occupe une place légèrement supérieure dans le marché de l'emploi ariégeois.

- **Evolution du taux de chômage trimestriel de l'Ariège (zone de comparaison : région Midi-Pyrénées)**



Source : Insee, Taux de chômage

#### Taux de chômage

**Une tendance globale à la baisse du taux de chômage entre 1997 et 2006 :**

En 2007, le taux de chômage en Ariège à 9,2 % reste néanmoins plus élevé qu'en région Midi-Pyrénées (8,1 %) ou qu'en France (8 %).

## Principaux éléments de contexte général

En préalable à l'analyse approfondie des impacts de l'A66, on rappelle ici brièvement certaines tendances économiques et sociales générales qui concernent la France à l'heure actuelle, et qui peuvent influencer les évolutions observées depuis 1992<sup>22</sup> :

- **l'augmentation des prix de l'immobilier** : la France, et plus largement l'ensemble des pays développés, ont connu, depuis 1992, une forte croissance du marché de l'immobilier en centre-ville comme en milieu périurbain ;
- **l'étalement urbain** : déjà amorcé en 1992, le phénomène d'étalement urbain a continué à se développer autour des villes françaises. Les communes périurbaines connaissent une importante croissance démographique.
- **l'évolution des pratiques et de la consommation des français** : l'augmentation du temps libre (réforme des 35 heures en 2000) a eu un impact significatif sur les loisirs des Français. Les Français pratiquent davantage des activités touristiques de courtes durées (week-ends prolongés). Le retour aux valeurs liées à la nature, au paysage, à l'environnement influe également sur la fréquentation touristique des sites préservés et sauvages (campagne, montagne).
- **l'augmentation du soutien des politiques publiques en faveur du développement économique des zones rurales dites « sinistrées »** (exemple en 1999 de la loi sur la défiscalisation des Zones Rurales – ZRR)

<sup>22</sup> Les données du dossier d'enquête préalable à la DUP s'appuient sur des séries statistiques qui s'arrêtent en 1992

### 1.1.4 Objectifs identifiés

Selon le dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, l'autoroute A66 devait répondre à quatre objectifs principaux :

- **Améliorer le niveau de service offert par la RN20** en termes de sécurité et de temps de parcours,
- **Désenclaver l'Ariège** pour favoriser son **développement économique**,
- **Développer le tourisme régional**,
- **Compléter l'axe international Nord-Sud** Paris – Limoges – Toulouse – Espagne.

Le Bilan s'attachera à analyser ces thèmes avec attention.

## 1.2

### PRESENTATION DE LA DEMARCHE DU BILAN

L'objectif <sup>23</sup> d'un Bilan LOTI est d'évaluer les effets économiques et sociaux de la réalisation d'une infrastructure, de les comparer aux effets attendus lors de l'évaluation prévisionnelle du projet<sup>24</sup> et d'expliquer les éventuels écarts constatés entre prévisions et réalisations.



#### | Aide à la compréhension

Les termes techniques employés dans le présent bilan sont explicités dans le lexique en annexe. Ces termes sont en italique dans le texte : *terme technique*.\*

<sup>23</sup> Tel que le définissent la loi LOTI et les diverses notes émanant du Conseil Général des Ponts et Chaussées et du SETRA

<sup>24</sup> Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (comprenant l'évaluation LOTI)



### 1.3.1 Données de base

Le travail de bilan se base sur :

- des données réelles mesurées recueillies auprès des acteurs compétents dans différents domaines (trafics, sécurité, emploi, démographie, économie,...).
- les prévisions établies dans le cadre de l'évaluation LOTI. **La principale source d'information est donc le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique<sup>25</sup>.**

### 1.3.2 Recueil d'informations et de données spécifiques

Des acteurs du territoire ont été consultés dans le cadre du Bilan<sup>26</sup> :

- Enquête postale auprès des maires des communes du corridor de la RD820 et de l'A66,
- Entretiens auprès d'un échantillon d'acteurs institutionnels et socio-économiques (entreprises) ayant une bonne connaissance du territoire,

Des recueils de données complémentaires, nécessaires à la réalisation du présent bilan ont été réalisés :

- des **enquêtes de circulation** sur l'A66 et la RD820 une journée ouvrable de novembre 2007 ainsi qu'un jour de grands retours de congés.
- une **campagne de relevés de temps de parcours** réalisée sur les relations Toulouse – Pamiers par les itinéraires A66 et RD820.

### 1.3.3 Recours à un modèle de trafic

L'analyse de l'effet de l'autoroute A66 a nécessité la reconstitution d'une *situation de référence sans projet*. Cette reconstitution a été réalisée à l'aide d'un modèle de trafic spécifique. Ce modèle, calibré sur la situation 2007, a également permis d'estimer des situations 2002 (mise en service) et 2020 avec et sans projet.

---

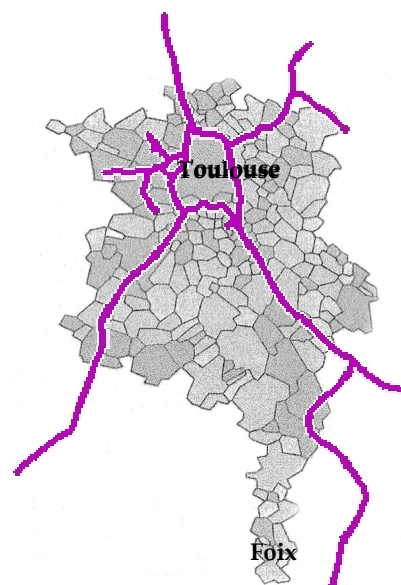
<sup>25</sup> « Liaison Toulouse – Pamiers, Autoroute A20 (A66), Section Montesquieu-Lauragais – Pamiers : Notice explicative, Dossier d'Enquête Préalable », 1994.

<sup>26</sup> Se référer aux listes en annexe.

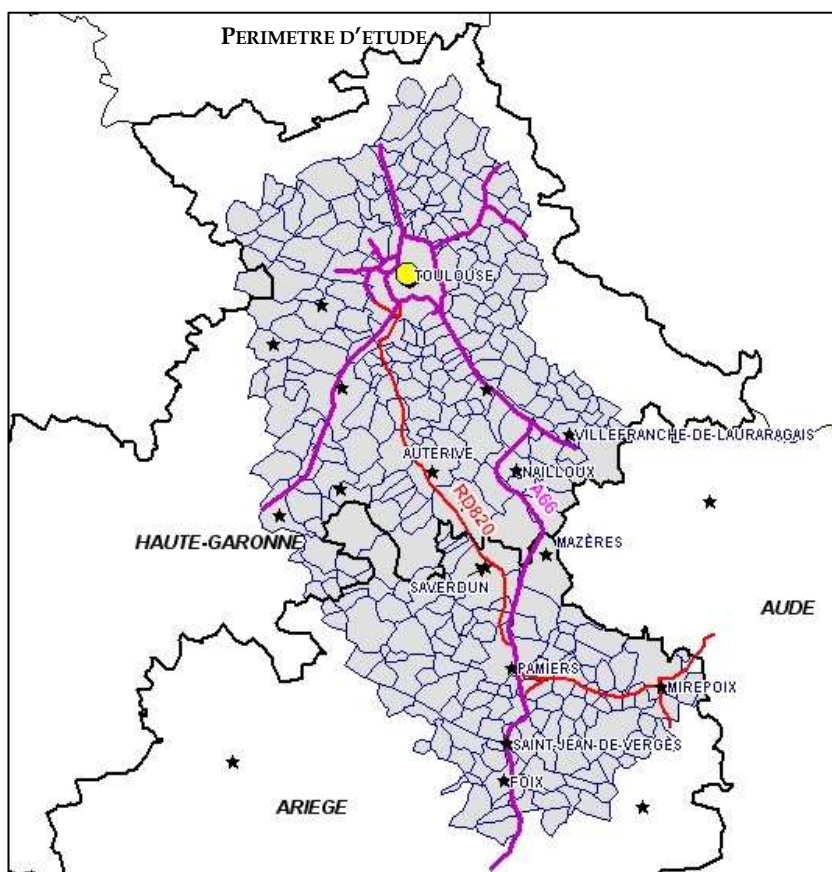
Le bilan LOTI porte sur différents périmètres d'étude :

- **Le périmètre du dossier d'enquête préalable à la DUP :**

Les communes considérées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP appartiennent aux départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège. Le périmètre s'étend du nord au sud, de l'agglomération toulousaine à la commune de Foix.



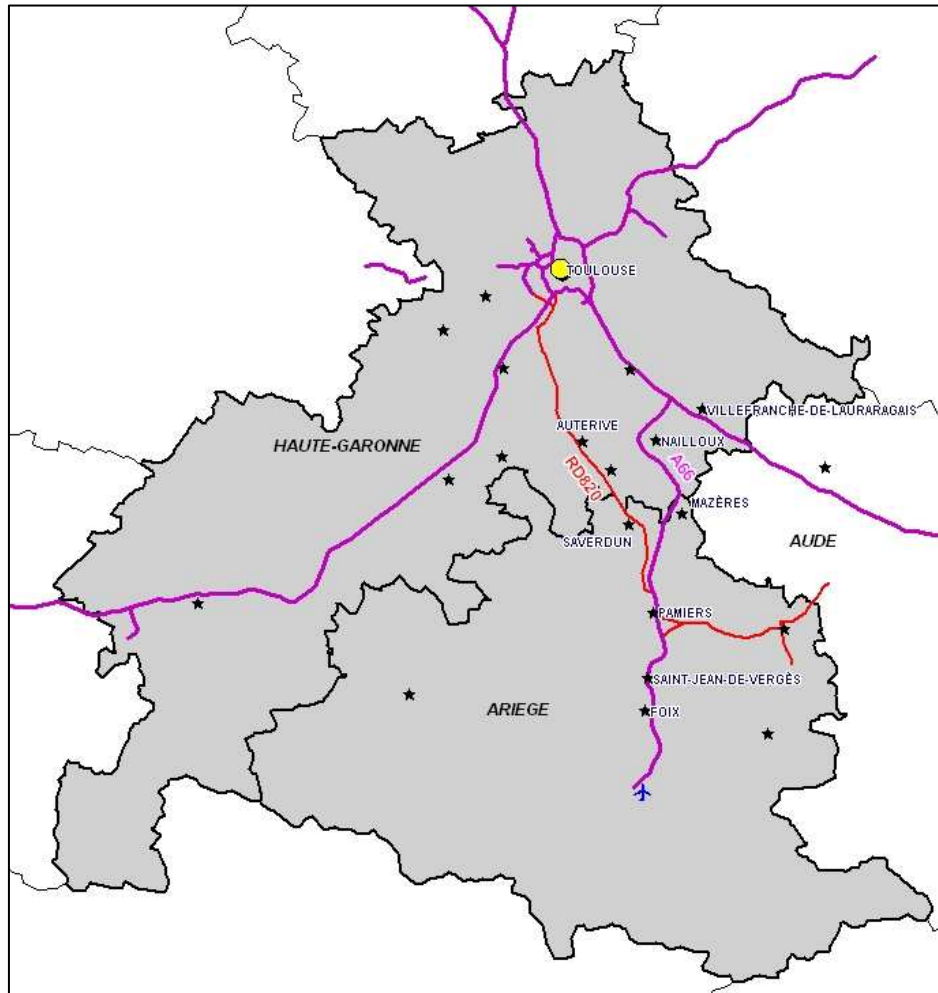
- **Le périmètre du dossier d'enquête préalable à la DUP élargi, dénommé "périmètre d'étude" dans le présent dossier**



Il s'agit ici du périmètre d'étude considéré dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, élargi dans sa partie sud : « **le périmètre d'étude** » comprend des communes de la Haute-Garonne et de l'Ariège. Ce périmètre est celui utilisé pour la majorité des analyses cartographiques. Il permet d'avoir un élément de comparaison avec les cartographies réalisées dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP.

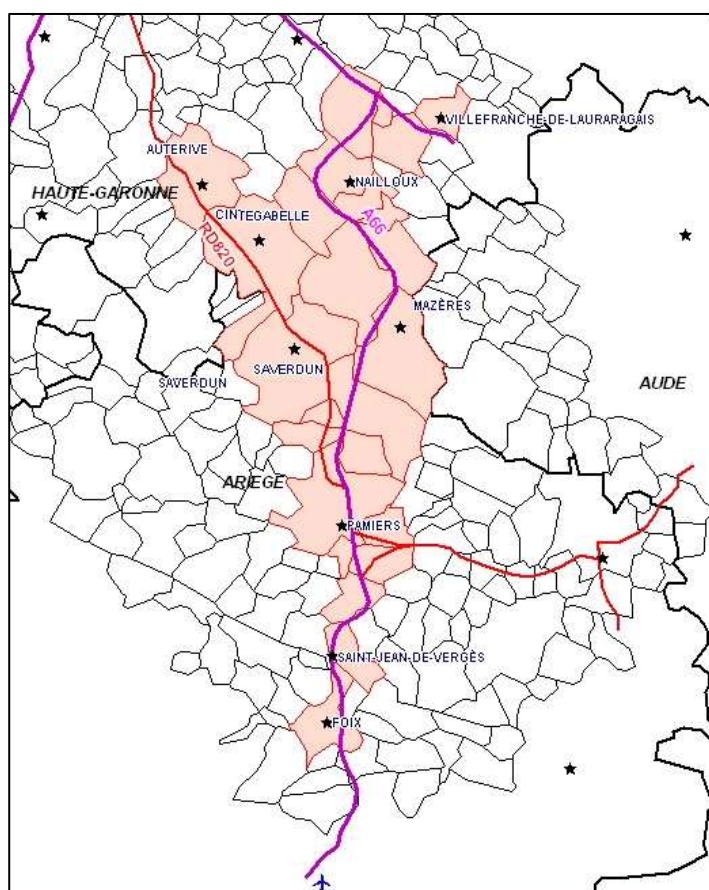
Par ailleurs, selon, les thèmes abordés dans le chapitre 5 « Effets de l'A66 sur les territoires et l'économie locale », les analyses portent :

- Sur un secteur élargi à l'ensemble des départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège : « le périmètre d'étude élargi »



- Sur un secteur restreint aux communes riveraines de l'A66 et de la RD820/RN20 : « le périmètre d'étude restreint »

PERIMETRE D'ETUDE « RESTREINT »



# 2 Le ressenti des acteurs

## 2.1 ACTEURS INSTITUTIONNELS

### 2.1.1 Objectif

L'objectif de ce chapitre est de retranscrire l'avis des acteurs des territoires de Midi- Pyrénées, d'Ariège et de Haute-Garonne sur l'impact de l'A66.

Un approfondissement de certains thèmes abordés dans ce chapitre est proposé dans le chapitre « Effets de l'A66 sur les territoires et l'économie locale » sous un angle plus technique.

### 2.1.2 Méthodologie

Les éléments qui suivent sont une synthèse de trois sources d'informations :

- les entretiens d'acteurs du territoire réalisés de novembre 2007 à janvier 2008<sup>27</sup>,
- les questionnaires aux mairies de l'axe de l'A66 et de la RD820<sup>28</sup>,
- une analyse bibliographique<sup>29</sup>.

Le paragraphe suivant présente une synthèse du ressenti des acteurs. Les entretiens réalisés ont également contribué au choix des thèmes d'approfondissement traités dans un second temps dans ce rapport.

### 2.1.3 L'A66 a-t-elle atteint les objectifs assignés à l'ouvrage dans l'Enquête Préalable à la DUP ?

L'A66 a-t-elle contribué à améliorer le niveau de service offert par la RN20 en termes de sécurité et de temps de parcours ?

- Grâce à l'A66, le **temps de parcours** en relation avec l'agglomération toulousaine est amélioré. La congestion du périphérique toulousain reste toutefois un facteur pénalisant pour les deux itinéraires (RD820 et A66).
- **Sur la RD820**, l'amélioration des conditions de circulation (en termes de fluidité) est principalement due aux aménagements réalisés sur cet itinéraire<sup>30</sup>. Par ailleurs, la croissance

<sup>27</sup> La liste des acteurs rencontrés est donnée en annexe

<sup>28</sup> La liste des mairies enquêtées est donnée en annexe

<sup>29</sup> La liste des documents utilisés est donnée en annexe

<sup>30</sup> La liste des aménagements est donnée en annexe

des trafics sur le secteur entre Auterive et l'A64 a rapidement annulé les effets liés au report sur l'A66.

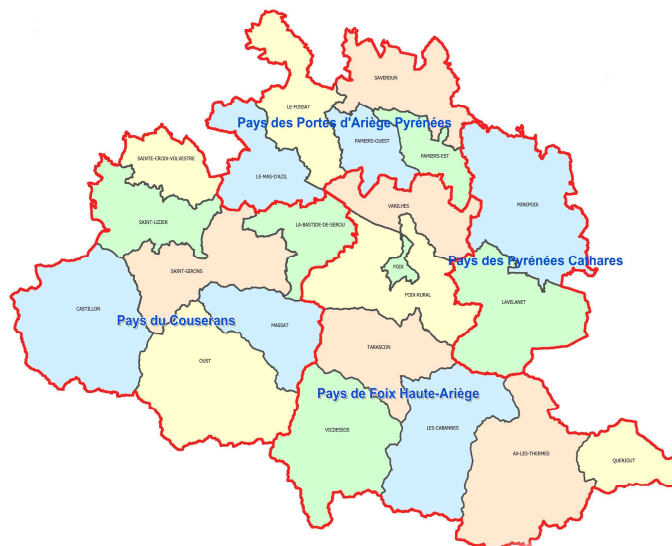
- Le sentiment de **sécurité** et le **confort** sont nettement meilleurs sur l'A66 que sur l'itinéraire RN20 avant la mise en service.
- Sur la RD820, l'amélioration de la sécurité découle principalement des aménagements réalisés sur l'infrastructure et non de la baisse de trafic.
- Globalement, le niveau de service offert est également amélioré car le réseau routier offre à présent deux alternatives avec des entrées sur l'agglomération toulousaine différentes, répartissant ainsi mieux les flux.

➤ L'A66 a contribué à améliorer le niveau de service sur le corridor en termes de sécurité et de temps de parcours. Cet avis est partagé par l'ensemble des acteurs.

### L'A66 a-t-elle contribué à désenclaver l'Ariège pour favoriser son **développement économique** ?

- D'un avis partagé, l'A66 a réellement contribué au développement économique de l'Ariège depuis sa mise en service.
- Si certains affirment que l'autoroute a été un **moteur du développement économique** de l'Ariège, la plupart des acteurs jugent qu'elle a plutôt joué un **rôle de catalyseur**.
- L'autoroute A66 est la voie d'accès privilégiée pour desservir l'ensemble de l'Ariège. Cependant, le désenclavement dépend également de la suite de l'itinéraire qui, entre Tarascon et le tunnel du Puymorens, présente encore de nombreux tronçons à 2 x 1 voie et n'est pas aménagé entre le tunnel de Puymorens et Bourg Madame. L'impact de l'A66 pour le développement économique se ressent donc sur un territoire plus restreint que l'ensemble du

## Département de l'Ariège



département. En effet, l'objectif est pleinement atteint pour le Pays des Portes de l'Ariège (« Basse Ariège »), mais n'est pas atteint pour la Haute-Ariège et le Pays des Pyrénées Cathares et non atteint pour le Couserans situé en dehors de l'axe.

- L'autoroute n'explique pas à elle seule le dynamisme économique de l'Ariège. Les **autres facteurs évoqués contribuant à ce développement** sont :
  - la proximité d'une agglomération toulousaine dynamique en ce qui concerne la «Basse Ariège»,
  - l'accompagnement des entreprises,
  - la dynamique impulsée par les décideurs politiques,
  - le développement d'autres infrastructures nécessaires aux entreprises (réseau haut débit, création de zones d'activité avec services).
- Si certaines zones se sont très fortement développées, l'ensemble du territoire n'a pas bénéficié d'un dynamisme aussi important. **Parmi les freins évoqués** pour expliquer ce développement économique mesuré :
  - L'itinéraire E9 vers l'Espagne n'étant pas complet, l'Ariège ne peut pas profiter à plein de sa position stratégique entre Barcelone et Toulouse. En effet, l'A66 et l'Ariège restent en extrémité d'itinéraire, aménagé à 2x2 voies..
  - L'Ariège conserve, malgré l'arrivée de l'autoroute, une image de territoire enclavé et rural.
  - L'Ariège présente un manque d'urbanité et d'attrait pour les cadres.
  - La puissance d'investissement de l'Ariège est faible, comparée à celle de la Haute-Garonne.
  - Les petites communes situées le long de l'A66 ont des capacités d'investissement limitées et n'ont pu anticiper que faiblement l'arrivée de l'infrastructure par l'aménagement de leur territoire.
  - Certaines communes comme Foix et Villefranche-de-Lauragais manquent de foncier adapté.
- De manière générale, l'A66 a favorisé les activités ariégeoises pour les rendre plus compétitives plutôt qu'elle n'a attiré d'entreprises venant de l'extérieur.

- L'A66 a désenclavé les territoires de l'Ariège qui bénéficient de la continuité de la 2 x 2 voies de Mazères à Tarascon.
- Ce désenclavement a permis un **développement économique** principalement en **Basse-Ariège** qui profite d'une conjonction de facteurs positifs (proximité de l'agglomération toulousaine, foncier disponible, volonté politique)
- Le reste du territoire présente un développement économique plus modéré, ayant moins bénéficié de l'effet de l'A66 et souffrant de manière générale d'une plus faible attractivité.



## | L'A66 a-t-elle contribué à développer le tourisme régional ?

- L'A66 a contribué au développement touristique de la «Haute-Ariège».
- L'autoroute permet d'une part une **réduction des temps de parcours** en relation avec les agglomérations toulousaine et bordelaise, importants bassins de clientèle du tourisme ariégeois. D'autre part, la capacité offerte par l'autoroute permet de **mieux écouler les pointes de trafic** liées aux départs en week-end. Les embouteillages de la RN20 les week-ends d'hiver, avant la mise en service de l'A66, étaient un frein important pour la fréquentation des stations de ski de l'Ariège.
- L'impact de l'autoroute est plus important sur les **séjours courts** qui sont en hausse que sur les séjours longs, ces derniers étant moins sensibles aux temps d'accès.
- L'évolution de la fréquentation touristique est cependant la conjonction de nombreux facteurs et ne peut être attribuée à la seule A66. **Parmi les autres facteurs positifs ou négatifs** contribuant à expliquer les résultats touristiques, peuvent être cités :
  - les **investissements** dans les stations de ski et stations thermales,
  - les **conditions météorologiques** (enneigement,...)
  - les moyens mis en œuvre dans le département sont faibles du fait de sa petite taille et de sa faible densité. Ces moyens sont par exemple nettement inférieurs aux budgets dont disposent les départements pyrénéens voisins.
  - les **campagnes de promotion**, de communication, même si certains acteurs ont ajouté que le manque de moyens en a limité l'ampleur.
  - **l'évolution générale du tourisme au niveau national**, liée notamment au dynamisme économique et aux aménagements du temps de travail.
- Le temps d'accès par l'autoroute est un des arguments commerciaux du tourisme ariégeois vis-à-vis des agglomérations toulousaine et bordelaise.

### Eclairage

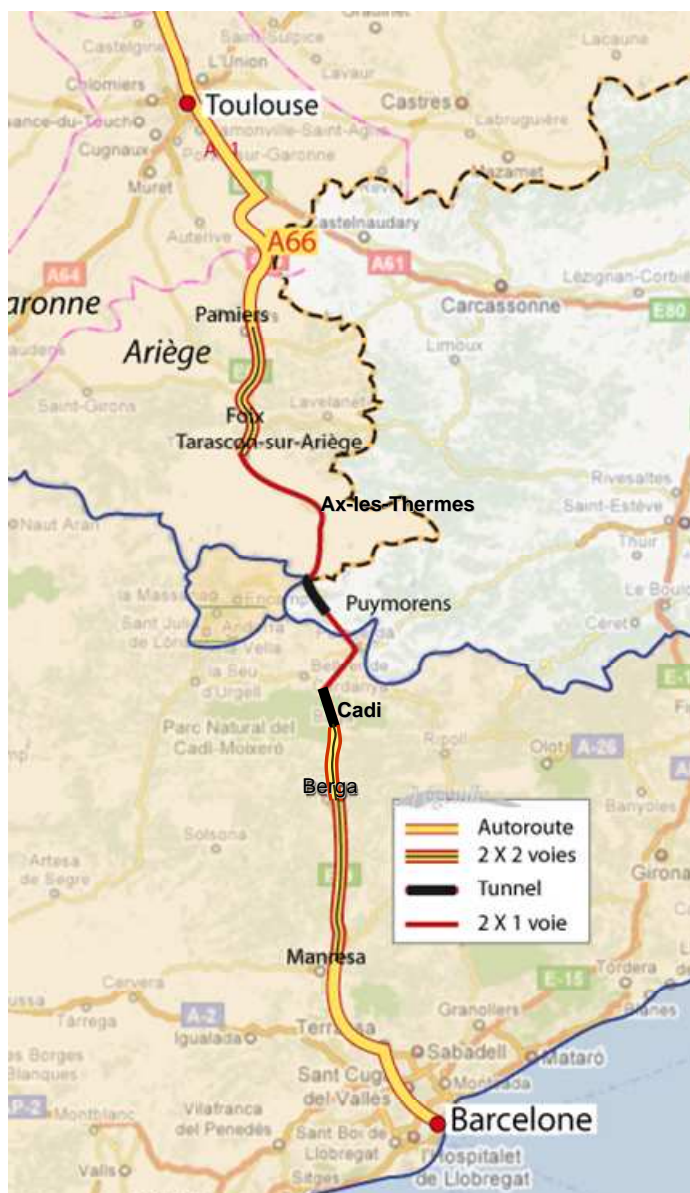
Il est difficile d'évaluer la contribution de l'A66 dans le développement du tourisme de manière chiffrée (nuitées touristiques, fréquentation). Cependant, si d'autres facteurs comme des investissements ou des campagnes de communication ont contribué au développement du tourisme, il est intéressant de noter que ces éléments peuvent être liés à la mise en service de l'A66. Dans leur choix d'investir dans des nouveaux équipements, les élus ont anticipé sur l'amélioration des temps de parcours et les campagnes de communication du tourisme ariégeois portent en partie sur le temps de parcours par l'A66 (cf. couverture du magazine Ariège Pyrénées en annexe).

- L'A66 a contribué à développer le tourisme régional, particulièrement les courts séjours et les excursions et principalement en Haute-Ariège.
- L'arrivée de l'autoroute a par ailleurs incité les acteurs à mener des actions complémentaires nécessaires au développement du tourisme.
- Si le ressenti des acteurs rencontrés est positif, ce thème reste à approfondir pour mettre en évidence l'impact de l'autoroute sur le tourisme de manière objective.

L'A66 a-t-elle contribué à compléter l'axe international nord-sud Paris – Limoges – Toulouse – Espagne ?

- En complément de l'aménagement à 2x2 voies de la RN20 entre Pamiers et Tarascon, l'autoroute A66 est un maillon essentiel de cet axe international, mais ce dernier reste aujourd'hui incomplet, particulièrement entre le tunnel du Puymorens et Bourg Madame.
- Les acteurs économiques s'accordent à dire que **cet axe, s'il était complet, permettrait à l'Ariège un développement nettement plus important que ce qui a été constaté suite à la mise en service du tronçon de 39,1 km de l'A66**. Actuellement située en fin d'itinéraire à 2x2 voies, l'Ariège serait alors placée stratégiquement sur un axe Toulouse – Barcelone.
- De manière générale, **les acteurs du territoire de l'Ariège souhaitent poursuivre** la stratégie de désenclavement du territoire qu'a initiée l'A66 et qui favorise la poursuite de son développement économique ainsi que son attractivité.

- Cet objectif est atteint car l'A66 a bien contribué à compléter l'axe mais il manque encore plusieurs tronçons de l'itinéraire E9 pour que l'axe prenne une réelle importance à l'échelle européenne.
- Ces manques ont un impact négatif sur les thèmes précédents de développement économique et de développement du tourisme. L'impact de l'autoroute sur ces deux domaines aurait été plus important si l'itinéraire E9 avait été complet.



Etat 2007 des aménagements de voiries sur le tronçon Toulouse-Barcelone :

Le tronçon Tarascon-Berga est encore actuellement à 2x1 voie (120 km). Entre le tunnel de Cadi et Berga, la mise en 2x2 voies est en cours.

Le schéma Directeur Routier National (1er avril 1992) prévoyait un axe entre Paris et l'Espagne direct et rapide (GLAT : Grande Liaison d'Aménagement du Territoire). La RN20 devait être aménagée à 2x2 voies à caractéristiques autoroutières entre Pamiers jusqu'à Ax-les-Thermes : cet aménagement n'est réalisé que jusqu'à Tarascon. Au sud d'Ax-les-Thermes, la RN20 aurait dû être aménagée par des créneaux de dépassement (relief difficile).

**Dynamique du territoire et pôles d'équilibres de l'agglomération toulousaine**

- L'absence de pôle secondaire important autour de l'agglomération toulousaine a engendré dès les années 90 une volonté de favoriser l'émergence de « pôles d'équilibres ». De manière générale autour de l'agglomération toulousaine, cette volonté reste une volonté planificatrice affirmée dans les SCOT de la Haute-Garonne, mais dont peu d'évolutions ou de mesures significatives ont pu être observées. L'axe Foix – Varhiles - Pamiers était identifié dans le dossier d'enquête préalable à la DUP comme faisant partie de ces « pôles d'équilibres » potentiels. Dans les faits, on peut constater que la recherche de cohérence d'ensemble à moyen-long terme n'est pas mise en œuvre, comme en témoigne notamment l'absence de SCOT en Ariège. La formation d'un pôle d'équilibre structurant en Ariège à l'échelle régionale n'est donc pas d'actualité.
- Villefranche-de-Lauragais est également identifiée comme pôle d'équilibre par la Charte Interscot. Au sein du SCOT Lauragais, Nailloux est un des deux pôles secondaires identifiés.

**Développement du triangle Pamiers – Mazères - Saverdun**

- Ces trois communes de «Basse Ariège» ont connu une croissance très forte depuis la mise en service de l'autoroute. Pamiers, première ville de l'Ariège par sa taille, a attiré la majeure partie du dynamisme économique permis par l'A66. On constate ainsi une différence importante entre la «Basse Ariège» et le reste du département.
- Ce territoire réunit les conditions nécessaires au développement économique et démographique : volonté politique, disponibilité de foncier, taille critique, proximité de l'agglomération toulousaine par le train et l'A66.
- Les trois communes présentent des différences importantes en termes de type de développement.
  - Mazères, commune de 3 000 habitants, avec près de 1 000 emplois en 1999, se développe autour d'activités industrielles<sup>31</sup> ou logistiques consommatrices d'espace. La population accueillie par la commune depuis l'arrivée de l'autoroute est liée aux emplois créés localement ainsi qu'aux emplois de l'agglomération toulousaine.
  - Saverdun, commune située sur l'axe de la RD820, est plus éloignée que Mazères de l'échangeur de l'A66. Son accessibilité a connu une amélioration moins importante que Mazères suite à l'arrivée de l'A66. Le développement de la commune a été moins important que celui de Mazères et Pamiers.
  - Pamiers, ville de près de 18 000<sup>32</sup> habitants, a connu un développement très important depuis l'arrivée de l'autoroute. Ce développement est à la fois commercial (village automobile notamment), industriel (nouveaux investissements de groupes industriels) et démographique (lié à l'emploi local et dans une moindre mesure lié à l'agglomération toulousaine).

---

<sup>31</sup> Notamment de pyrotechnie

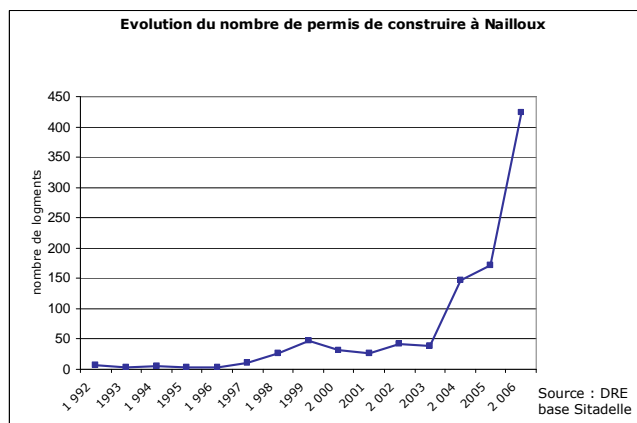
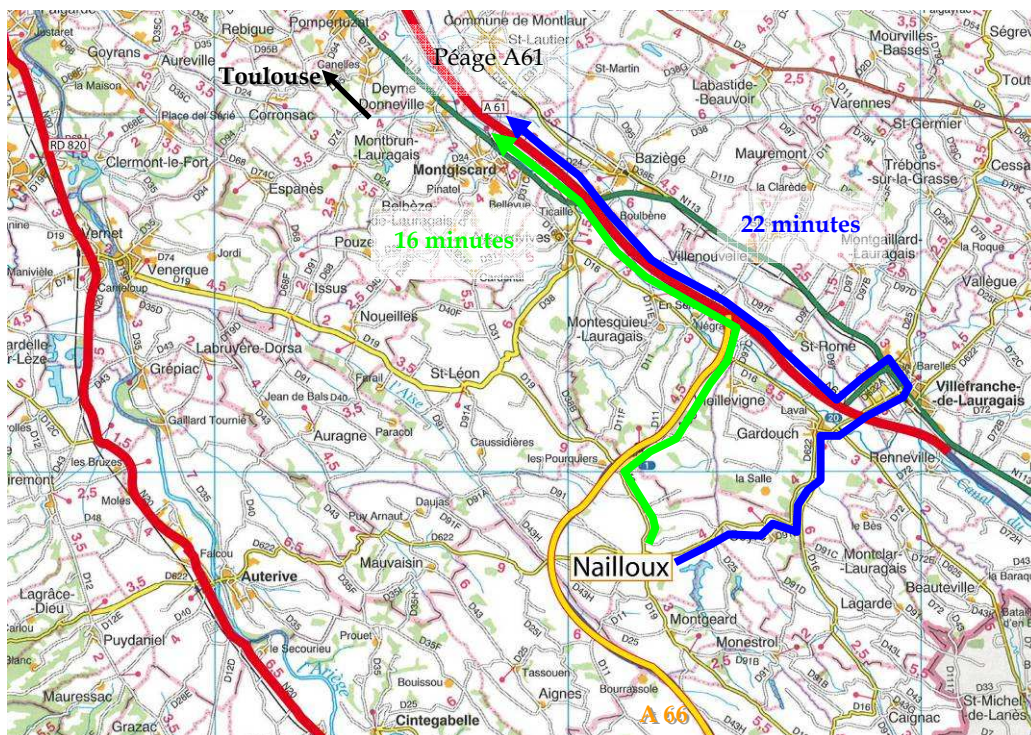
<sup>32</sup> Recensement partiel.



## Développement de la communauté de communes des Coteaux Lauragais Sud (autour de Nailloux)

- Le tracé de l'autoroute A66 n'est pas strictement parallèle à la RN20, cette particularité a donc permis de rendre accessibles des territoires auparavant mal desservis, notamment la zone située autour du diffuseur de Nailloux.

### Eclairage



L'évolution du nombre de permis de construire délivrés à Nailloux entre 1992 et 2006 montre une accélération importante du rythme de construction à partir de 2002-2003. (x 10 entre 2003 et 2006)

- Le développement très important de la Co.Laur.Sud<sup>33</sup> est directement lié à l'arrivée de l'autoroute. Cependant, ce dynamisme est le résultat de la conjonction de plusieurs autres facteurs favorables :
  - la proximité de l'agglomération toulousaine dont la croissance démographique et économique s'étend largement en dehors de ses frontières (Nailloux est située à 20 minutes de Labège Innopôle, pôle d'emploi important de l'agglomération),
  - une volonté politique locale forte,
  - une communauté de communes structurée autour d'un projet identifié,
  - des réserves foncières importantes,
  - la qualité du paysage des Coteaux du Lauragais.
- Le développement s'inscrit dans une démarche globale au sein de la communauté de communes. Nailloux, pôle central de la Communauté de Communes a vocation à se développer fortement tant en nombre d'emplois qu'en nombre d'habitants. Les communes alentour ont vocation à connaître une croissance plus mesurée. La commune de Calmont a par exemple connu une évolution plus progressive depuis 2002.
- On note différentes phases de développement depuis la mise en service de l'autoroute. **Très rapidement, la commune de Nailloux a accueilli des habitants.** Dans un premier temps, ceux-ci étaient **principalement orientés vers l'agglomération toulousaine**, ceci induisant d'importantes navettes domicile-travail et une fuite de la consommation vers les centres commerciaux de l'agglomération toulousaine proches (Labège). **Depuis quelques années, la tendance s'inverse et les commerces et services de la commune se développent**, limitant la fuite vers Toulouse. La communauté de communes de Co.Laur.Sud porte aujourd'hui un projet de Village de Marque qui devrait attirer une clientèle importante issue de l'ensemble de l'agglomération Toulousaine et au-delà. Ce projet n'aurait pas pu voir le jour sans l'A66.

## | Zones d'activités et accueil d'entreprises

- La communication des acteurs économiques (CCI, Conseil Général, Ariège Expansion), basée sur la venue de l'autoroute près de dix ans avant son arrivée, n'a pas été accompagnée d'une réelle **anticipation**. En effet, à l'ouverture en 2002, aucun terrain n'était à vendre ou à louer à proximité des échangeurs. Ce déficit foncier était également ressenti au niveau de l'immobilier d'entreprise (peu de locaux d'activité à vendre ou à louer). Cette absence d'offre aurait constitué un frein au dynamisme d'implantation des entreprises, notamment dans le tertiaire.
- Les communes disposant de moyens limités, les investissements de viabilisation et d'équipement ne peuvent être réalisés que très progressivement. Par ailleurs, la mise en œuvre d'une zone d'activité est un projet relativement long, nécessitant la définition d'un projet d'ensemble et une révision du PLU.
- L'agglomération toulousaine et plus largement l'aire urbaine ne souffrent pas d'une pénurie de foncier à vocation économique. L'A66 n'a donc eu que peu d'impact en termes de **délocalisation d'activités depuis l'agglomération toulousaine**.

<sup>33</sup> Communauté de Communes des Coteaux du Lauragais

- Les **zones d'activité existantes** à Pamiers comme à Verniolles **ont connu une accélération de leur remplissage** après la mise en service de l'A66.

#### | Effet sur les entreprises

- Les entreprises qui s'installent dans les zones d'activités sont **principalement des relocalisations d'entreprises locales**. Les délocalisations depuis l'agglomération toulousaine sont peu nombreuses.
- **L'aide à l'investissement** accordée en Ariège **est importante** et constitue un facteur attractif pour le choix de localisation.
- Les dynamiques d'entreprises s'inscrivent dans le long terme **et il est encore tôt, six ans après la mise en service, pour dresser le bilan de l'impact de l'A66 dans ce domaine**.

#### | Effet sur les commerces et services

- La baisse du trafic sur la RD820 suite à la mise en service de l'A66 a été rapidement résorbée par **la croissance des trafics locaux**. Ainsi, les petits commerces le long de la **RD820 n'auraient pas souffert de la mise en service de l'A66**.
- Seule **la commune de Cintegabelle** estime que la baisse de trafic a engendré une baisse de recettes des commerces.
- **La zone commerciale de Pamiers** a bénéficié du gain d'accessibilité apporté par l'A66.
- L'A66 permet enfin d'accéder aux centres commerciaux de la première couronne toulousaine par deux axes, améliorant l'accès à certaines enseignes.

#### | Effet sur la démographie

- L'**aire d'influence du dynamisme démographique de l'aire toulousaine s'étend jusqu'en «Basse Ariège»**. L'ensemble du tracé de l'A66 est donc concerné par l'attraction du bassin d'emploi toulousain. La pression foncière des deux premières couronnes renvoie certains ménages en troisième couronne jusqu'aux coteaux du Lauragais.
- Dans ce contexte, **l'A66**, en réduisant les temps de parcours, **a favorisé l'implantation de nouvelles populations dans les communes situées le long de l'autoroute**. Plutôt jeunes, les nouveaux habitants travaillent en grande partie à Toulouse mais occupent également les nouveaux emplois du territoire.

L'évolution démographique des communes a permis sur certaines communes le maintien ou la création de **services et commerces**.



## Effet sur la qualité de vie

La « qualité de vie » est déclinée ici sous les angles de l'accessibilité, de la qualité de l'air, du bruit et du paysage.

- L'effet de l'A66 sur l'accessibilité des communes a été principalement ressenti par **les communes situées à proximité des échangeurs de l'autoroute**. Dans ce cas, l'A66 a permis de **désenclaver certains secteurs** et d'améliorer leurs relations avec Toulouse.
- Globalement, l'A66 semble avoir eu **peu d'impact sur l'amélioration de l'accessibilité des communes situées le long de la RD820** : la mise en service de l'A66 n'a pas engendré de baisse significative du trafic sur la RD820, puisque parallèlement, le dynamisme économique et le développement urbain de l'Ariège et de la Haute-Garonne a entraîné **une croissance du trafic local** sur l'axe (véhicules légers et poids lourds).
- Une amélioration partielle des conditions de circulation a été ressentie **le week-end par la commune d'Auterive**. Les flux touristiques empruntant davantage l'A66, les difficultés de circulation le week-end ont donc été limitées, réduisant ainsi les nuisances (bruit et pollution).
- Globalement, l'avis des acteurs sur l'effet de l'A66 sur la **qualité du paysage** est partagé mais **n'est globalement pas perçu de manière négative**. Si certains acteurs estiment que la qualité du paysage a été détériorée par l'A66, de nombreuses communes estiment que **l'A66 a été relativement bien intégrée dans le paysage**, respectant notamment le relief des côtes du Lauragais.
- Les effets directs de l'A66 sur la sécurité routière, le bruit ou la qualité de l'air sont **peu perçus**. L'impact sur le bruit reste cependant perçu globalement de façon plus négative et notamment lorsque des riverains sont proches de l'infrastructure.

## Effet sur les autres modes

- D'après les différents acteurs rencontrés, **l'autoroute est complémentaire à la ligne ferroviaire Toulouse-LaTour de Carol** et n'a pas eu d'impact sur la fréquentation.
- Compte tenu de la mise en place du *cadencement*\* sur la ligne en 2004 et des conséquences qu'il a entraînées sur la demande, il est difficile d'évaluer l'impact de la mise en service de l'A66.

## Effet sur l'agriculture

- Le principal impact de la construction de l'A66 est **la perte de surface agricole**. Le département de la Haute-Garonne est en effet confronté à une problématique de perte de foncier agricole autour de l'aire urbaine de Toulouse. Il est à noter que les terres « perdues » sont souvent de bonne qualité (en plaine autour des villes).
- L'urbanisation importante autour des villages a des conséquences fortes sur le foncier. Ce phénomène a plusieurs implications :
  - **Augmentation du prix du foncier**. Si ceci bénéficie à titre individuel au propriétaire, il est à noter que, dans le secteur, seule la moitié de la surface agricole est détenue par

l'exploitant. Cet effet est donc limité pour les agriculteurs et en tout cas négatif pour l'ensemble de la profession.

- **Mitage de l'espace.** Les nouveaux habitants veulent vivre « à la campagne ». Il est ainsi fréquent de constater un mitage de l'espace entre zones résidentielles, pavillons et exploitations. Cette cohabitation est souvent source de problèmes de voisinage.
- L'A66 a également eu les impacts positifs suivants :
  - **Certaines exploitations sans successeurs** qui étaient difficilement transmissibles **ont pu être pérennisées grâce au remembrement.**
  - **Le remembrement a été l'occasion de travaux hydrauliques connexes.**

### 2.1.5 L'A66 et stratégies de développement

- Le projet de l'A66 était en phase avec la stratégie de l'ensemble des acteurs. Pour certains, et notamment les acteurs de l'Ariège, ce projet était au cœur de la stratégie de désenclavement. Pour le Conseil Régional, l'A66 permet de relier Foix, ville préfecture, à la capitale régionale.
- Certains acteurs insistent sur l'importance que portent les SCOT dans la stratégie à long terme du territoire, et notamment par rapport aux infrastructures de transport.

#### Eclairage : A66 et SCOT

L'objectif des SCOT est d'organiser et de structurer l'aménagement d'un territoire et d'en définir les équilibres souhaitables à moyen et long terme. Dans l'aire d'étude, des SCOT ont été validés en Haute-Garonne en 2006 (Lauragais et Sud Toulousain) alors qu'aucun SCOT n'est décidé à ce jour en Ariège. L'autoroute A66 est antérieure à la constitution de ces périmètres et les communes et communautés de communes ont donc connu un développement lié à l'A66 en dehors du cadre des SCOT, de manière relativement indépendante. Il est donc trop tôt pour mettre en évidence l'effet d'accompagnement de ces documents en cours d'élaboration qui ont une vocation de prospective.

- Le **projet est ressenti très positivement par l'ensemble des acteurs**, le seul avis négatif exprimé concerne le foncier agricole perdu.
- La **continuité de l'itinéraire E9 n'ayant pas été encore pleinement assurée**, (l'itinéraire n'étant en effet pas complété au sud de Tarascon), l'A66 s'insère dans un axe inachevé
- Les rares acteurs qui étaient contre l'autoroute ou contre son tracé pensent aujourd'hui que **l'effet de l'A66 est positif et que le tracé retenu était le bon**.
- La **spécificité de l'A66 est de présenter un tracé ne doublant pas directement un itinéraire existant**. Cette configuration semble avoir engendré des effets positifs importants pour les zones nouvellement desservies et peu d'impacts négatifs pour les zones desservies par l'ancienne route nationale

## 2.2

CLIENTS DE L'A66 ET DE LA RD820

## 2.2.1

Méthodologie

Au cours des enquêtes de circulation réalisées en novembre 2007, les clients de l'autoroute interrogés ont pu exprimer leur ressenti sur le niveau de service de l'autoroute sur les questions de la sécurité, de la qualité des aires, de l'insertion paysagère et du fonctionnement des barrières de péage. Les résultats de cette enquête sont comparés aux résultats de l'enquête de l'ASFA de 2006<sup>34</sup>.

## 2.2.2

Satisfaction des usagers de l'A66

Les gares de péages de Nailloux et de Mazères-Saverdun sont des gares entièrement automatiques. La barrière pleine voie de Pamiers présente des voies manuelles et automatiques. Seuls 6 % des usagers déclarent ne pas être satisfaits du **fonctionnement des barrières de péage**.

Sur le thème de la **sécurité**, le niveau d'insatisfaction de 3 % est comparable à la moyenne nationale. L'autoroute A66 est donc perçue comme étant sûre.

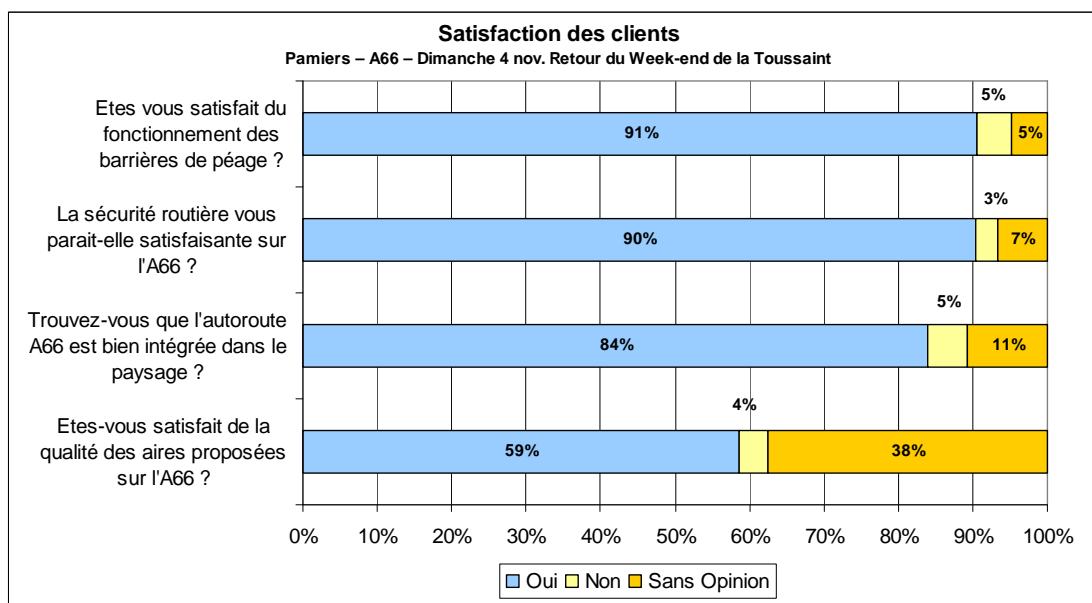
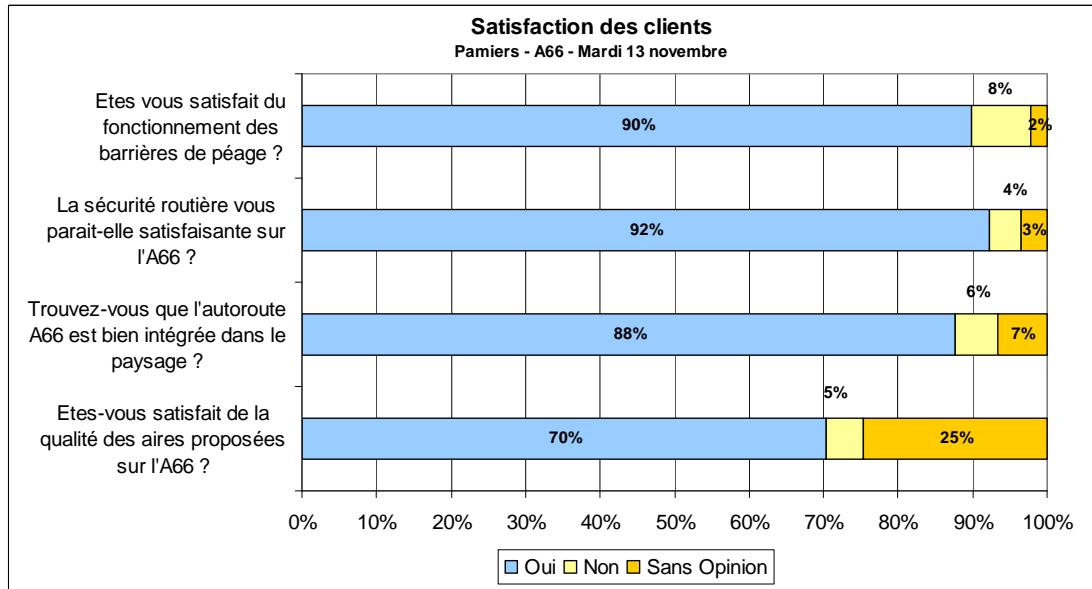
**L'insertion paysagère** de l'autoroute A66 est bien perçue avec seulement 6 % d'insatisfaits, un point de mieux que la moyenne nationale. Cette opinion fait écho à l'avis de la majorité des personnes rencontrées qui jugent que l'autoroute s'intègre bien dans le paysage, et notamment dans les côteaux du Lauragais.

Bien qu'environ 60 % des personnes interrogées répondent être satisfaites de la **qualité des aires** de l'A66, un tiers se déclare "sans opinion". On peut raisonnablement avancer l'hypothèse que le linéaire relativement court de l'A66, ainsi que sa situation géographique qui la place en fin ou début de déplacement pour une grande partie des usagers, n'incitent pas ces derniers à s'arrêter. Il est à noter

<sup>34</sup> ASFA, "Indicateur de satisfaction du réseau autoroutier", 2006

qu'aucun pétrolier n'a souhaité s'installer sur l'A66. Ceci explique l'absence de station-service et la création d'une aire de repos en lieu et place d'une aire de services.

Les graphiques ci-dessous donnent la répartition des usagers qui se sont déclarés satisfaits, insatisfaits ou sans opinion sur quatre aspects de l'A66.



- **L'autoroute A66 est bien perçue par les automobilistes, à un niveau semblable à la moyenne des autoroutes concédées.**

# 3 Transport - Déplacements

## 3.1

### TRAFICS

#### 3.1.1

#### Rappel du contenu du dossier d'enquête préalable à la DUP

Un des principaux objectifs énoncés dans le dossier d'enquête préalable à la DUP était de soulager la RN20 qui supportait un fort trafic, notamment un trafic de transit entre Toulouse et Pamiers qui représentait près de la moitié du trafic de la RN20.

La baisse de trafic estimée sur la RN20 était comprise, pour l'année 2000, entre 6 000 et 6 500 veh/jour selon la section.

Les trafics estimés en 2000 (date prévue de mise en service) et 2010 sont donnés ci-dessous.

TMJA		2000	2010
Bifurcation A61-A66 / NAILLOUX	A66 Nord	10 700	15 700
NAILLOUX / MAZERES SAVERDUN	A66 Centre	10 300	15 310
MAZERES SAVERDUN / PAMIRS	A66 Sud	10 000	14 700

A l'horizon 2010, l'estimation ci-dessus tient compte d'un « effet réseau » de 3 000 véh/jour lié à la réalisation complète de l'itinéraire E9 à deux fois deux voies de Toulouse à Barcelone. Cet itinéraire n'ayant pas été réalisé à ce jour, cet effet est neutralisé dans le reste du rapport. A l'horizon 2010, les écarts entre le trafic réel et les prévisions de la DUP seront probablement encore plus importants.

#### 3.1.2

#### Méthodologie particulière

Comme présenté en introduction, l'analyse des trafics s'appuie sur des recueils (enquêtes de trafic et campagne de temps de parcours) ainsi que sur un modèle de trafic permettant la construction d'une situation de référence sans projet.

Les hypothèses adoptées pour la construction de la situation de référence sont données en annexe.

Le document de référence utilisé est le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les hypothèses prises en compte dans ce dossier ne sont pas toujours explicitées dans le détail, ce qui empêche parfois d'analyser précisément les éventuels écarts entre les trafics prévisionnels et les trafics observés.

Il est donc important de noter que l'exercice de reconstitution des trafics prévus dans le dossier de DUP et des trafics en situation de référence complexe.

Les paragraphes suivants s'attacheront à :

1/ analyser les évolutions passées des trafics :

- sur la RD820 et la RD919 - RD4,
- sur l'A66,
- globalement sur la coupure A66 + RD820 + RD919-RD4.

2/ expliquer les écarts constatés entre trafics prévus et trafics mesurés.

### Position des comptages analysés

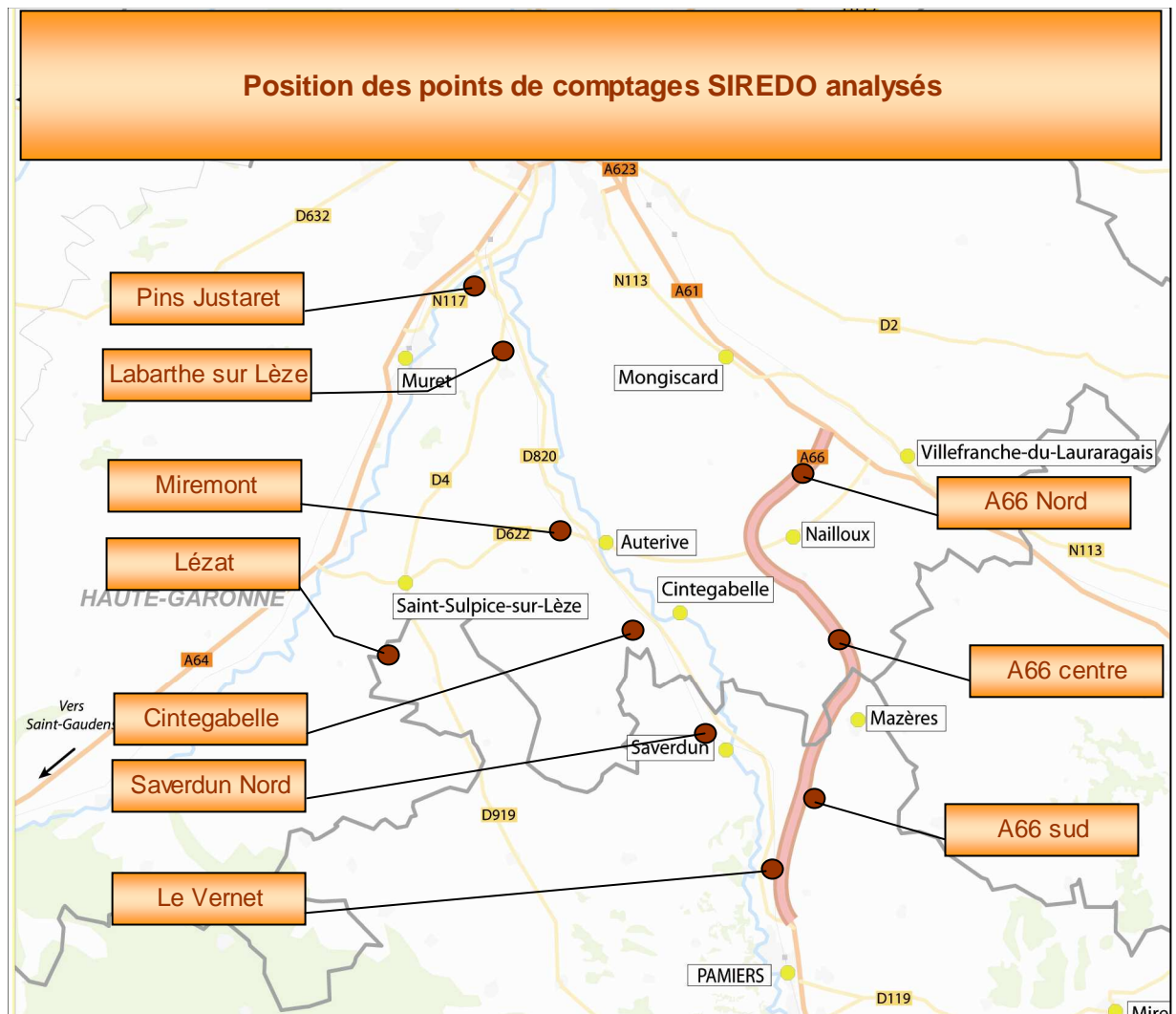
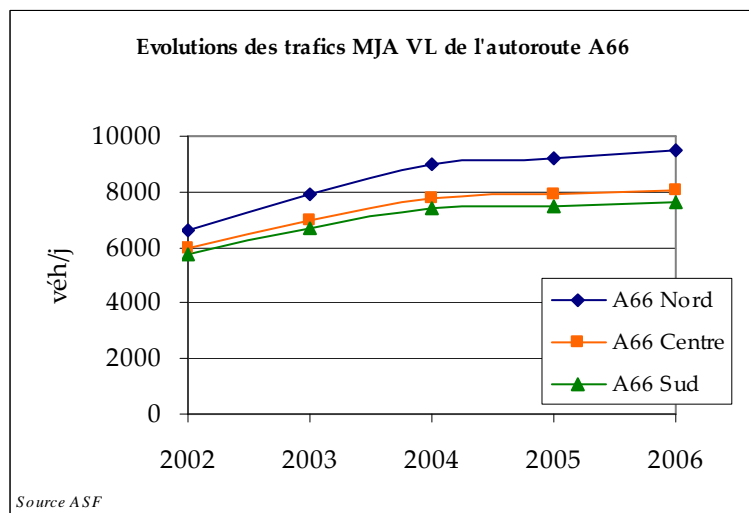


Figure 1 : Position de points de comptages SIREDO\* de l'aire d'étude

### 3.1.3

## Présentation des évolutions

### Analyse des trafics de l'A66

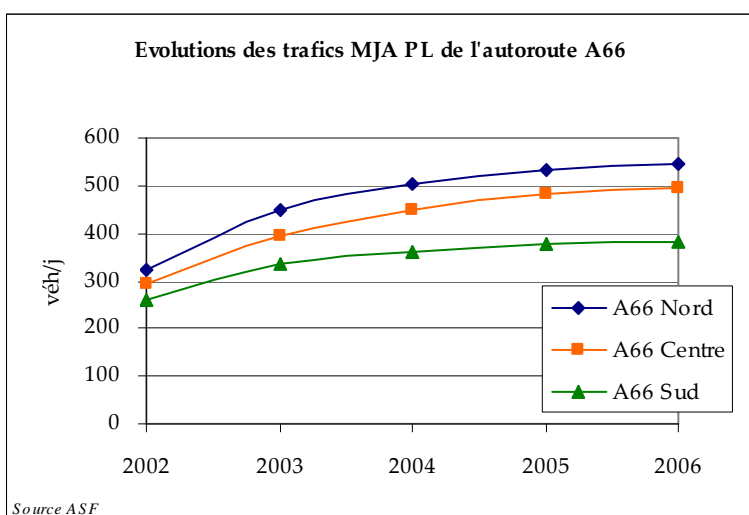


#### MJA VL

Le trafic VL\* de l'A66 était de 5 700 véh/jour à la mise en service au niveau de Pamiers et de 6 600 véh/ jour au nord. Ces trafics ont crû rapidement pour atteindre 7 600 véh/jour au sud et 9 500 véh/jour au nord en 2006.

Les taux de croissance des deux premières années qui atteignent 13 % à 17 % par an mettent en évidence une montée en charge importante.

Les taux de croissance entre 2004 et 2006 au sud et au nord sont respectivement de 1,5 % et 2,8 % par an.



#### MJA PL

Le trafic PL\* de l'A66 était de 260 véh/jour à la mise en service au niveau de Pamiers et de 330 véh/jour au nord. Ces trafics ont crû rapidement pour atteindre 380 véh/jour au sud et 550 véh/jour au nord en 2006.

Les taux de croissance des deux premières années qui atteignent 18 % à 25 % par an mettent en évidence une montée en charge importante.

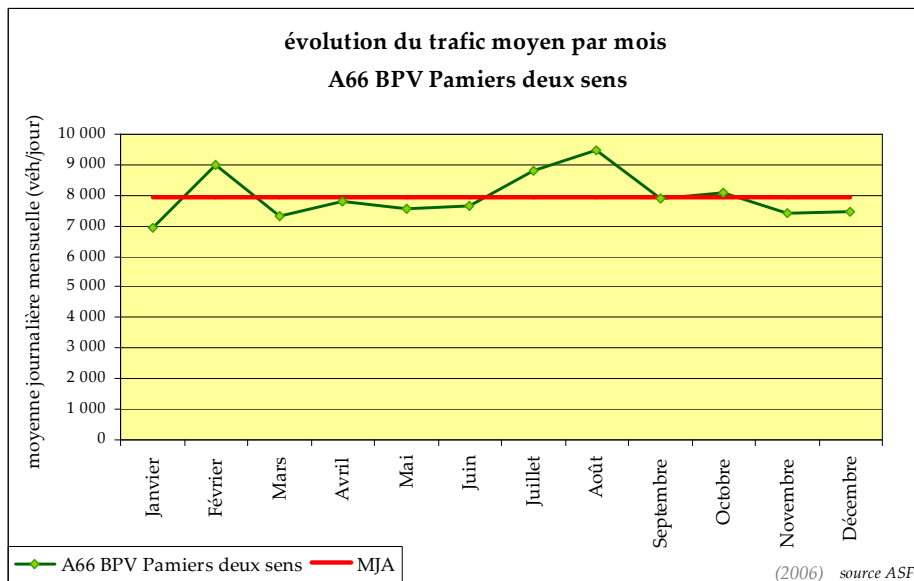
Les taux de croissance entre 2004 et 2006 au sud et au nord sont respectivement de 3 % et 4,2 % par an.

NB : des interdictions PL (>7,5t) ont été mises en place en 2003 sur la RD 11 joignant Calmont à Nailloux, et pour le transit dans la commune de Mazères. Ces interdictions contraignent les poids lourds à emprunter l'autoroute pour se rendre à Castelnau-d'Aud et à Villefranche-de-Lauragais.

- Le trafic tous véhicules de l'A66 s'élève **en 2006 à 8 000 véh/jour au sud et 10 000 véh/jour au nord.**
- La **croissance annuelle des trafics** depuis 2004 est de 1,6 % au sud et 2,9 % au nord. Sur la même période, la circulation sur l'ensemble du réseau national des autoroutes concédées augmentait de 2 % par an.
- La **mise en place d'interdictions de circulation pour les PL** sur certaines routes départementales a contribué à reporter des PL sur l'autoroute.

<sup>35</sup> Sources : ASFA, SETRA et estimations MEDAD/SESP

## Analyse des trafics sur l'A66 à la barrière pleine voie de Pamiers

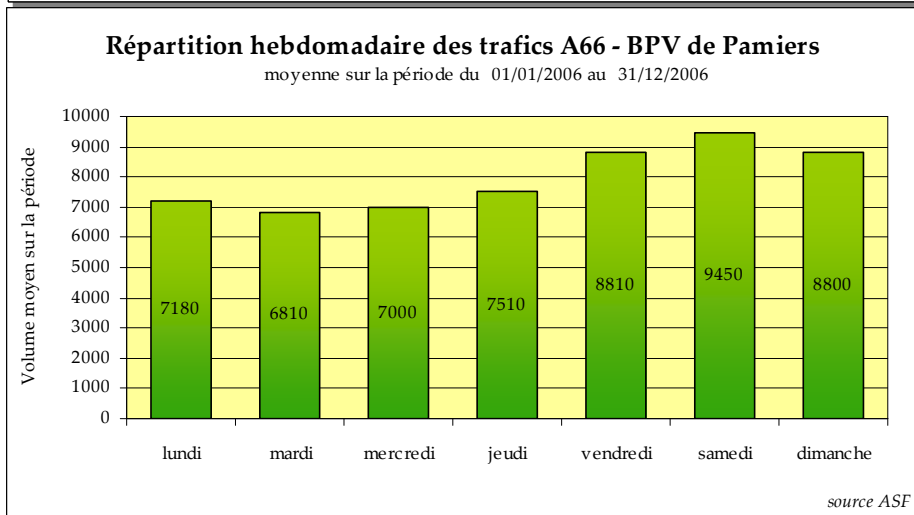
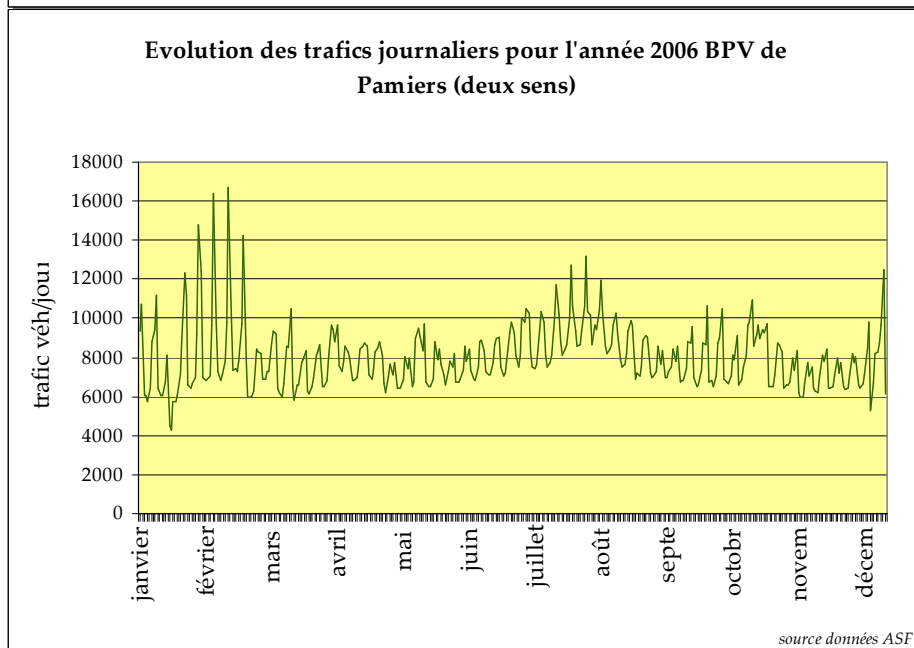


### Evolution mensuelle

Les mois d'été et d'hiver enregistrent les niveaux de trafic les plus élevés. Ceci met en évidence la fonction touristique de l'A66.

Les pics de trafic sont enregistrés sur les week-ends d'hiver. Ils atteignent près de 16 000 véhicules à la journée.

L'A66 absorbe les pointes de trafic. On constate en effet en parallèle que les pointes de trafic relevées sur la RD820 avant la mise en service de l'A66 sont largement atténuées après 2002 (Cf. graphique de la page suivante).



### Répartition hebdomadaire

Le trafic du samedi est 30% supérieur au trafic des journées ouvrables (lundi-jeudi).

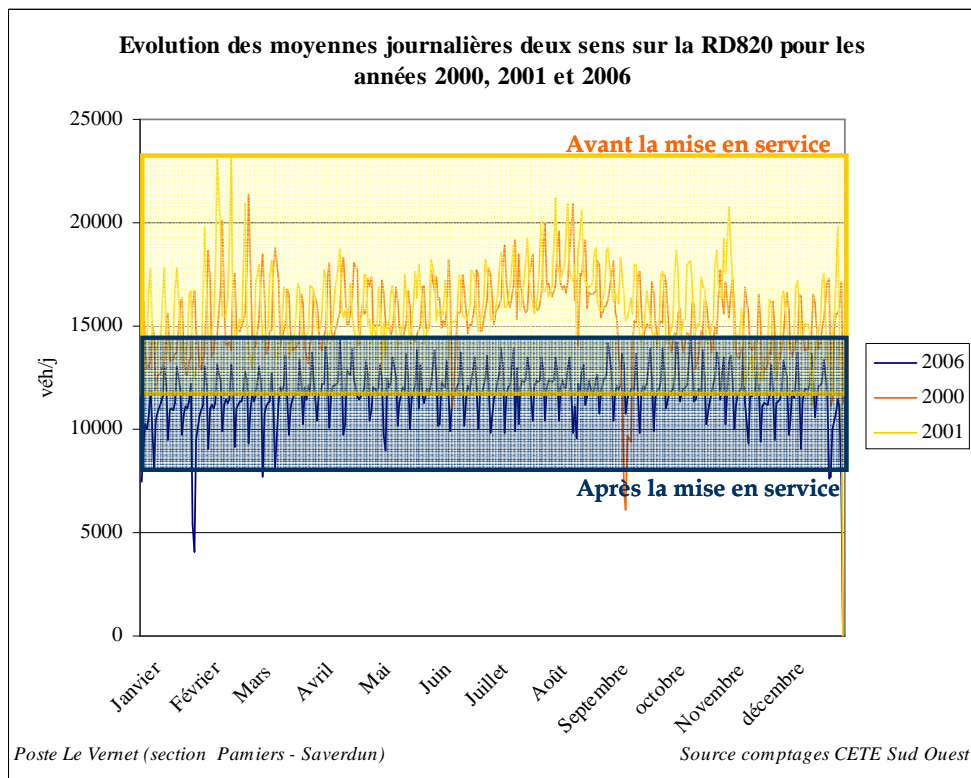
Les trafics importants du week-end témoignent encore de la fonction touristique de l'A66.



## Pointes de trafic de la RD820

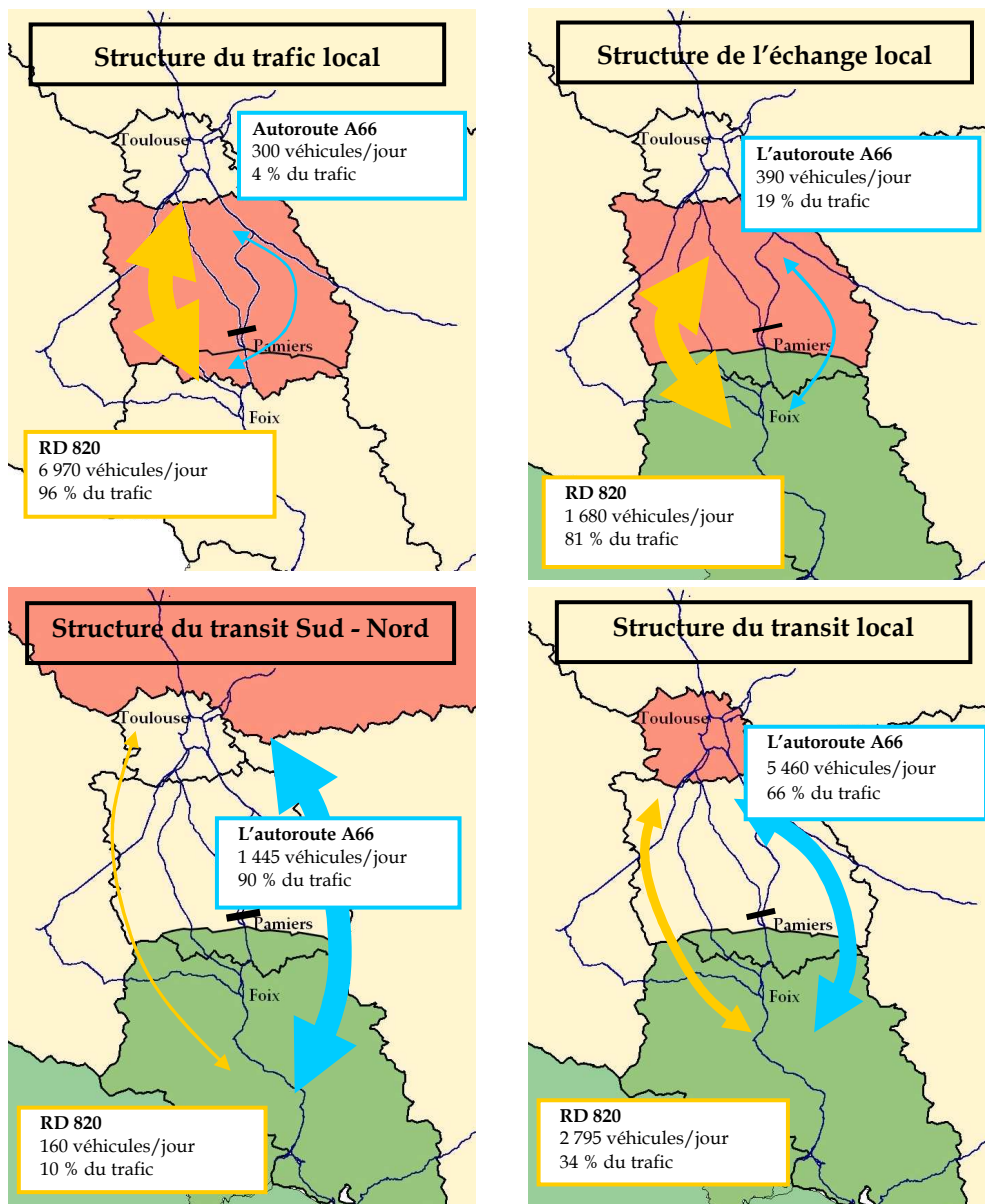
**Avant la mise en service de l'A66**, la variabilité des trafics est importante, notamment en saison touristique avec plus de 30 jours par an à plus de 18 000 véh/jour.

En 2006, **après la mise en service de l'A66** les trafics, beaucoup moins variables, restent inférieurs à 15 000 véh/j.



## Synthèse des résultats de l'enquête de circulation

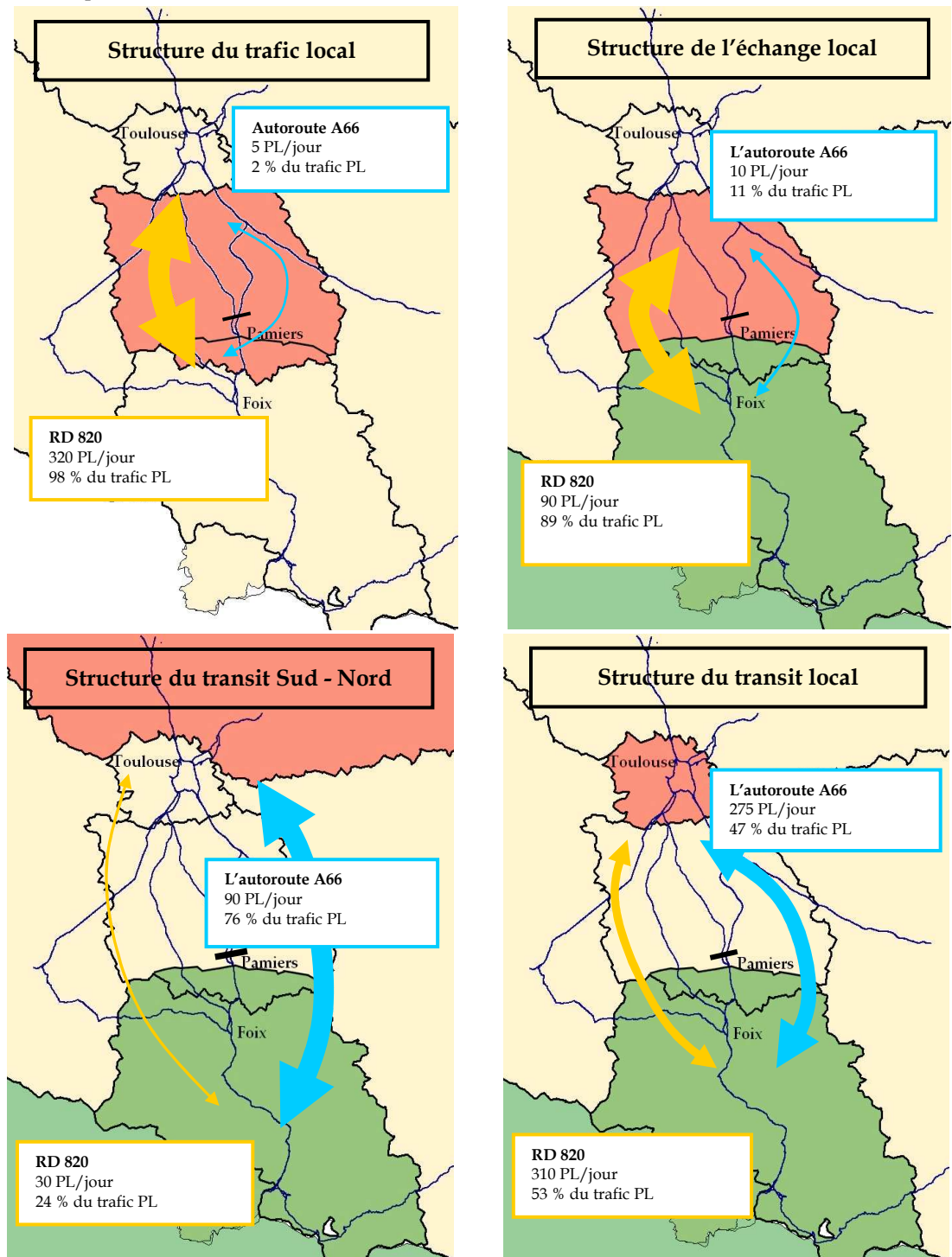
Les cartographies ci-dessous représentent les « parts de marché » respectives des itinéraires RD820 et A66 selon le type de trafic<sup>36</sup>. Elles s'appuient sur les enquêtes réalisées le mardi 13 novembre 2007 sur la RD820 et sur l'A66 auprès des **véhicules légers**.



- La RD820 focalise la grande majorité des déplacements locaux.
- Les flux de transit avec l'agglomération de Toulouse ou au-delà empruntent principalement l'A66.
- Le « transit local » en relation avec l'agglomération toulousaine représente 43 % du total des déplacements sur la coupure.
- Un jour de grand départ, la part du transit sud-nord augmente de plus de 50 % sur l'A66. La part de marché globale de l'A66 pour les PL au niveau d'une coupure située immédiatement au nord de Pamiers est légèrement inférieure à 40%.

<sup>36</sup> Les chiffres correspondent à la *coupure*<sup>\*</sup> constituée de la barrière de péage pleine voie de Pamiers et de la RD 820 au niveau de la commune de Bonnac (nord de Pamiers)

Les cartographies ci-dessous représentent les « parts de marché » respectives des itinéraires RD820 et A66 selon le type de trafic. Elles s'appuient sur les enquêtes réalisées le 13 novembre sur la RD820 et sur l'A66 auprès des  **poids lourds** .



- La structure du trafic poids lourds est globalement similaire à celle du trafic véhicules légers avec cependant une part de marché de l'A66 systématiquement inférieure.
- La part de marché globale de l'A66 pour les PL au niveau d'une coupure située immédiatement au nord de Pamiers est légèrement inférieure à 40%.
- Le « transit local » en relation avec l'agglomération toulousaine représente plus de 50 % du total des déplacements PL de la coupure.

## Rapprochement entre les trafics prévus sur l'A66 et les trafics observés- tous véhicules

Les tableaux ci-dessous présentent les trafics prévus et réels à la mise en service de l'autoroute et quatre ans après la mise en service.

		2002		écart "observé" - "prévisions"	
TMJA TV		prévision DUP*	Observé	absolu	relatif
A66 Nord	section A61 / NAILLOUX	11 100	6 950	-4 150	-37%
A66 Sud	section MAZERES SAVERDUN / PAMIER	10 340	5 990	-4 350	-42%

		2006		écart "observé" - "prévisions"	
TMJA TV		prévision DUP*	Observé	absolu	relatif
A66 Nord	section A61 / NAILLOUX	11 900	10 040	-1 860	-16%
A66 Sud	section MAZERES SAVERDUN / PAMIER	11 020	7 980	-3 040	-28%

\* interpolation en 2002 et 2006 des prévisions établies dans le dossier d'enquête préalable à la DUP aux horizons 2000 et 2010 après déduction de l'effet « itinéraire E9 » à l'horizon 2010.

Comme mis en évidence précédemment, une montée en charge s'est opérée. Cette montée en charge n'est pas prise en compte dans les prévisions du dossier de DUP à l'année de mise en service (2002). Les rapprochements entre prévisions et réalisations sont donc menés en 2006 pour garantir la comparabilité des données.

- Les trafics réels constatés en 2006 sont inférieurs aux trafics prévus dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (2 000 à 3 000 véh/jour d'écart), soit de 15 % à 30 % selon la section.
- La section nord présente 2 000 véh/jour de plus que la section sud. Les prévisions envisageaient un écart beaucoup plus faible (900 véh/jour).

Les écarts importants entre les prévisions et la réalité s'expliquent par différents facteurs détaillés plus loin dans le paragraphe « explication des écarts ».

## Rapprochement entre les trafics prévus sur l'A66 et les trafics observés– Poids Lourds

Les tableaux ci-dessous comparent les trafics poids lourds prévus dans le dossier d'enquête préalable à la DUP aux trafics observés en 2002 et 2006.

		2002		écart "observé" - "prévisions"	
TMJA PL		prévision DUP*	Observé	absolu	relatif
A66 Nord	section A61 / NAILLOUX	820	325	-495	-60%
A66 Sud	section MAZERES SAVERDUN / PAMIER	770	259	-511	-66%

		2006		écart "observé" - "prévisions"	
TMJA PL		prévision DUP*	Observé	absolu	relatif
A66 Nord	section A61 / NAILLOUX	970	550	-420	-43%
A66 Sud	section MAZERES SAVERDUN / PAMIER	900	380	-520	-58%

\* interpolation en 2002 et 2006 des prévisions établies dans le dossier d'enquête préalable à la DUP aux horizons 2000 et 2010 après déduction de l'effet « itinéraire E9 » à l'horizon 2010.

En dehors de l'autoroute, l'analyse des trafics poids lourds est délicate, compte tenu de l'absence de données de comptage fiables.

L'ordre de grandeur de croissance constaté du trafic PL sur la coupure RD820 – A66 au nord de Pamiers est de 2% par an. Sur la seule A66, ce trafic a crû de 1,5% à 3% par an selon la section entre 2005 et 2006 et 4,5% à 7,5% sur la période 2004-2005<sup>37</sup>. La croissance du trafic PL prévue dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur l'A66, hors montée en charge, était selon les sections, de 4,2% à 4,7% par an<sup>38</sup>. Le trafic PL a donc crû plus faiblement que prévu. L'enquête réalisée en novembre 2007 a également montré que la part de marché de l'autoroute pour les PL était relativement faible.

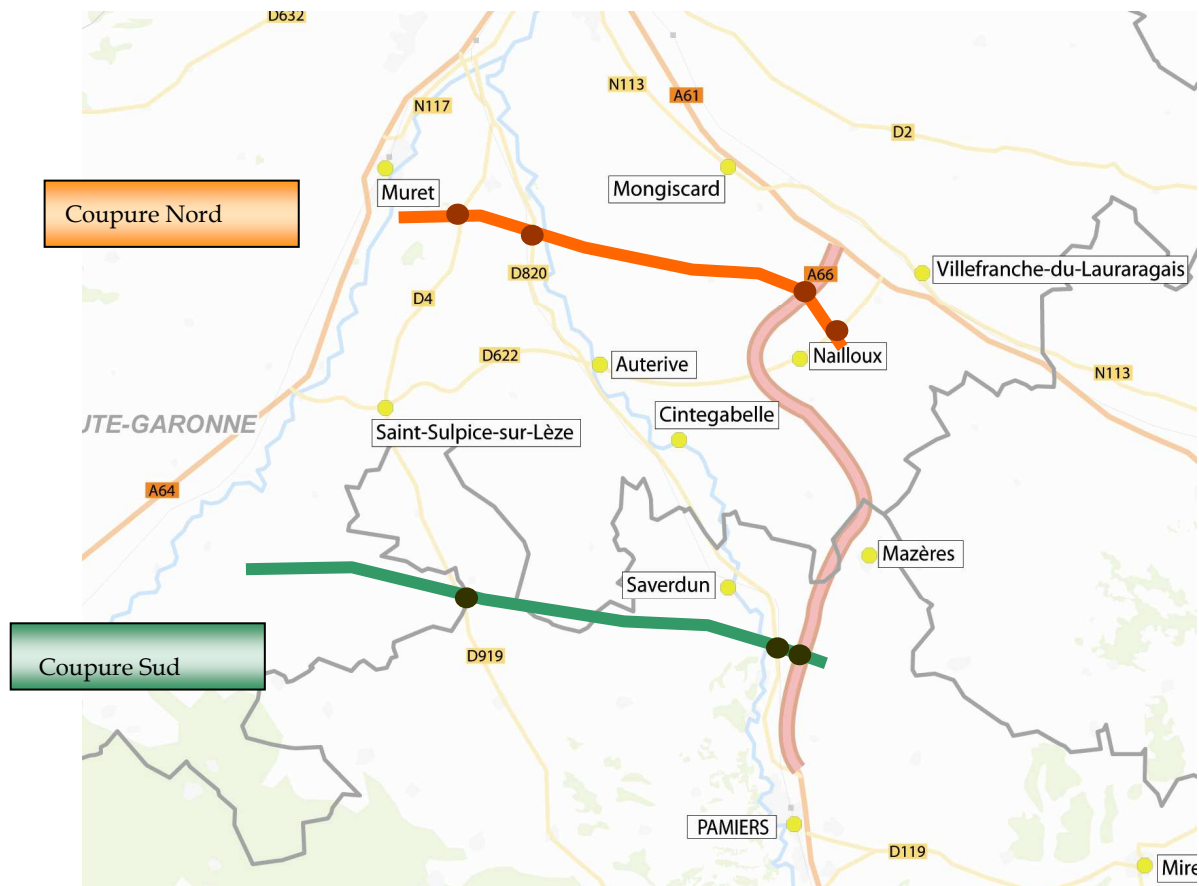
- Les trafics poids lourds constatés en 2006 sont nettement inférieurs aux prévisions de la DUP.
- L'écart est plus fort sur la section sud (520 PL/jour représentant 58 % du trafic poids lourds initialement prévu) que sur la section nord (420 PL/jour représentant 43 % du trafic poids lourds initialement prévu).

<sup>37</sup> La montée en charge semble stabilisée à partir de fin 2005 seulement

<sup>38</sup> Trafics PL de l'APS non disponibles sur les axes concurrents

## Choix des points d'analyse

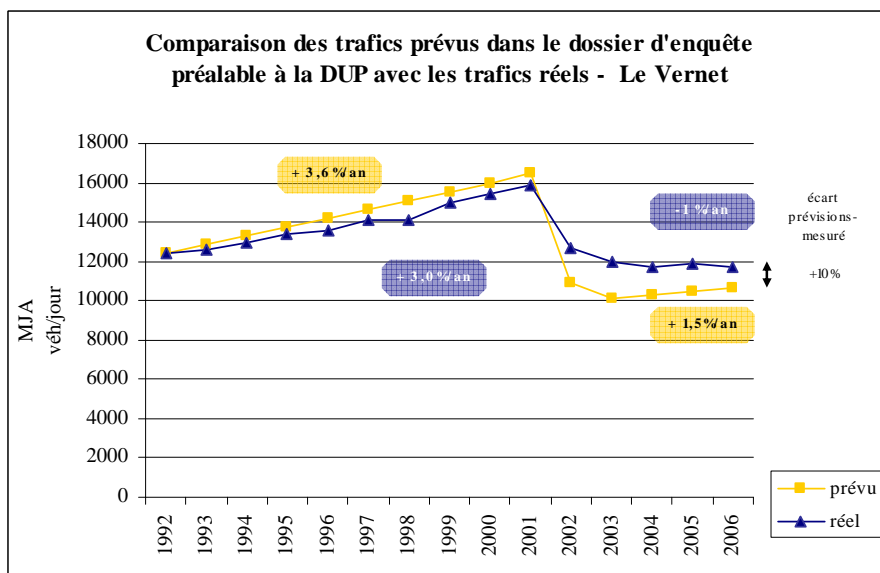
Deux coupures ont été privilégiées pour l'analyse des trafics.





Les croissances de trafics tendanciellles correspondent-elles aux croissances envisagées dans les prévisions ?

#### RD820 au nord de Pamiers, station Le Vernet<sup>39</sup>(coupure sud)



#### Croissances des trafics

Au nord de Pamiers sur la RD820, le trafic a évolué légèrement plus faiblement que la croissance envisagée dans les prévisions **entre 1992 et 2001** (3 % contre 3,6 %/an prévus - taux linéaires base 1992).

**Entre 2003 et 2006**, on relève sur cet axe une relative stabilité des trafics (-1 %/an) alors que les prévisions envisageaient une augmentation de 1,5 %/an (taux linéaires base 2003)

- L'écart en 2006 entre les trafics réels et les trafics prévus est très faible : de l'ordre de 10 %. Ce faible écart est le résultat de deux effets qui se compensent : une croissance plus faible que prévu et un report plus faible que prévu.

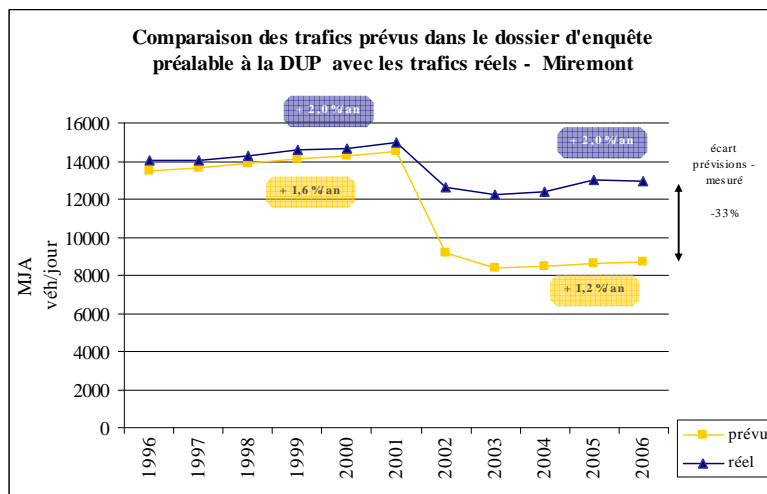
#### Reports vers l'A 66

Les prévisions envisageaient un report de l'ordre de 6 500 véh/jour\* du trafic de la RD 820 au nord de Pamiers, soit 37 % du trafic. **On constate que le report est en réalité de l'ordre de 4 500 véh/jour\***, soit 28 % du trafic.

*\* estimation 2004, cf. paragraphe « explication des écarts » pour les hypothèses de la situation de référence*

<sup>39</sup> Se référer à la carte de localisation des points de comptages p34

## RD820 au nord d'Auterive, station Miremont (coupure nord)



### Croissances des trafics

Au nord d'Auterive sur la RD820, les taux de croissances pris en compte dans les prévisions sont plus bas (+1,6 %/an) que les taux mesurés (+2 %/an) entre 1992 et 2001 - taux linéaires base 1992.

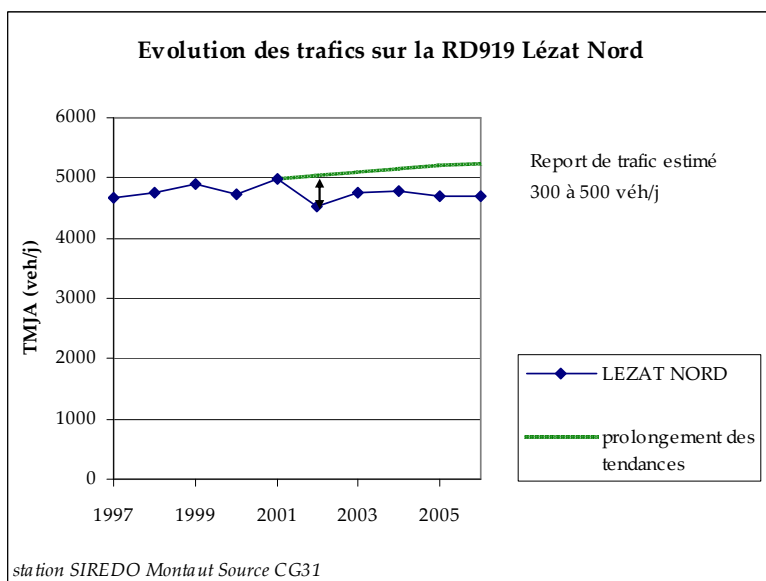
Entre 2003 et 2006, les trafics ont continué leur progression de 2 % par an sur cette section entre Auterive et Toulouse alors que les prévisions envisageaient un ralentissement de la croissance à 1,2 % par an - taux linéaires base 2003.

- En 2006, le trafic réel mesuré sur la section est supérieur de 33 % aux prévisions. Cet écart très important est le résultat de deux effets qui s'ajoutent : d'une part la croissance des trafics sur la coupure a été plus forte que prévu (liée à l'important développement d'Auterive notamment) et d'autre part, le report de trafic vers l'A66 a été plus faible que prévu.

### Reports vers l'A66

Au sud d'Auterive, le calcul de report de trafic est rendu incertain par la part importante de trafic local non reportable sur l'A66.

On peut cependant considérer que le report de trafic est du même ordre de grandeur en volume que sur la section sud.



### Reports vers l'A66

Le dossier d'enquête préalable à la DUP ne donne pas d'information sur l'évolution prévue des trafics de la RD919. Cet itinéraire constitue une alternative à la RD820 pour rejoindre Foix et la Haute Ariège depuis Toulouse.

**On constate un report faible de l'ordre de 300 à 500 véh/jour.** Le report de trafic est probablement plus fort pour les périodes horaires où la RN20 était fortement saturée et plus faible en période normale.

Figure 2 : Trafic RD919

## Les reports de trafics de la RD820 sur l'A66 sont-ils conformes aux prévisions ?

L'analyse de la répartition des trafics entre l'A66 et la RD820 après la mise en service permet d'identifier la part de trafic reportée de la RD820.

L'analyse de l'évolution du trafic total de la coupure permet également d'appréhender deux phénomènes. La croissance de trafic sur une *coupure\** suite à la mise en service d'une infrastructure peut en effet être liée :

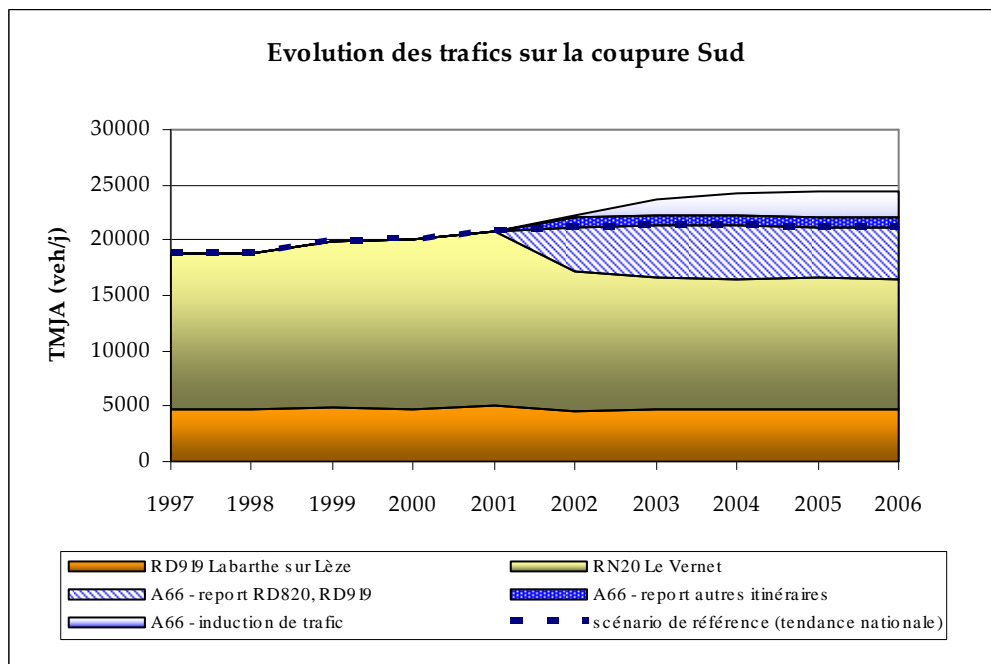
- à un **report de trafic d'itinéraires plus lointains** non initialement compris dans la coupure,
- à **l'induction\* de trafic**. La baisse du temps généralisé de transport apportée par la nouvelle infrastructure incite des personnes initialement présentes dans ce corridor, à se déplacer plus fréquemment, et les personnes initialement extérieures à ce corridor à s'implanter sur le corridor de l'infrastructure.

N.B : en l'absence de l'A66, certaines de ces personnes auraient généré des déplacements en dehors du périmètre. Ils ne constituent donc pas une génération pure de trafic.

Les coupures analysées permettent de bien cerner tous les échanges entre l'Ariège et Toulouse. Elles ne couvrent cependant pas de manière exhaustive les déplacements entre l'Ariège et l'est qui empruntent les RD 119, 117, 623 et 624 pour rejoindre Carcassonne, Castelnaudary, Villefranche-de-Lauragais.

Les reports de ces itinéraires sur la coupure empruntent l'A66 et bifurquent à l'est sur l'A61 et sont clairement identifiables. Ces trafics sont regroupés dans la catégorie « Reports autres itinéraires ».

## Coupure sud



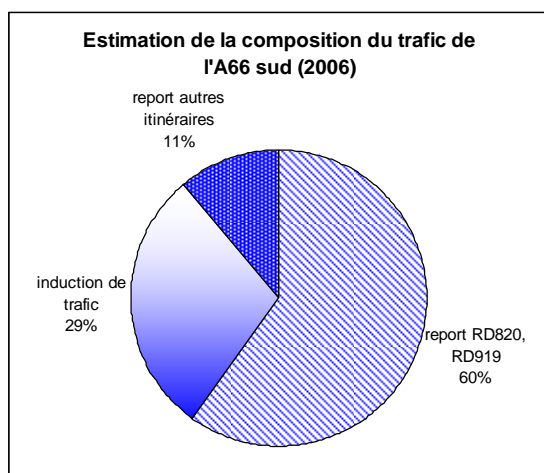
### Analyse de la coupure

Sur la coupure sud, la croissance des trafics avant 2002 suit la tendance nationale des trafics.

**Les tendances estimées en l'absence de l'A66 correspondent donc aux tendances nationales\*** constatées entre 2001 et 2006.

Le trafic de l'A66 est composé du trafic se reportant depuis la RD820 et la RD919, de reports d'autres itinéraires (RD119 et RD117, itinéraires plus lointains) et de trafic induit.

*\* les tendances nationales évoquées sont les estimations SETRA, MEDAD/SESP sur le nombre de véh.km circulant en France métropolitaine*



### Répartition du trafic de l'A66

Sur la section sud (Pamiers – Mazères), le trafic de l'A66 est composé de reports depuis la RD820 et la RD919 (60%), de reports d'itinéraires plus lointains tels que la RD119 et la RD117 (11%) et de trafic induit (29%)\*.

*\* la part de trafic induit dépend directement de l'hypothèse de tendance prise en compte pour le scénario de référence. Une incertitude existe donc sur ce paramètre.*

- Le trafic induit sur la coupure sud est estimé à 2 300 véh./jour en 2006, ce qui représente 30 % du trafic de l'A66.
- La montée en charge de ce trafic supplémentaire semble stabilisée en 2006.
- Ce fort trafic supplémentaire sur la coupure confirme le dynamisme de la « Basse Ariège » après l'ouverture de l'A66. Comme indiqué dans les chapitres précédents, le dynamisme ne peut être entièrement attribué à l'A66.

## Coupure nord

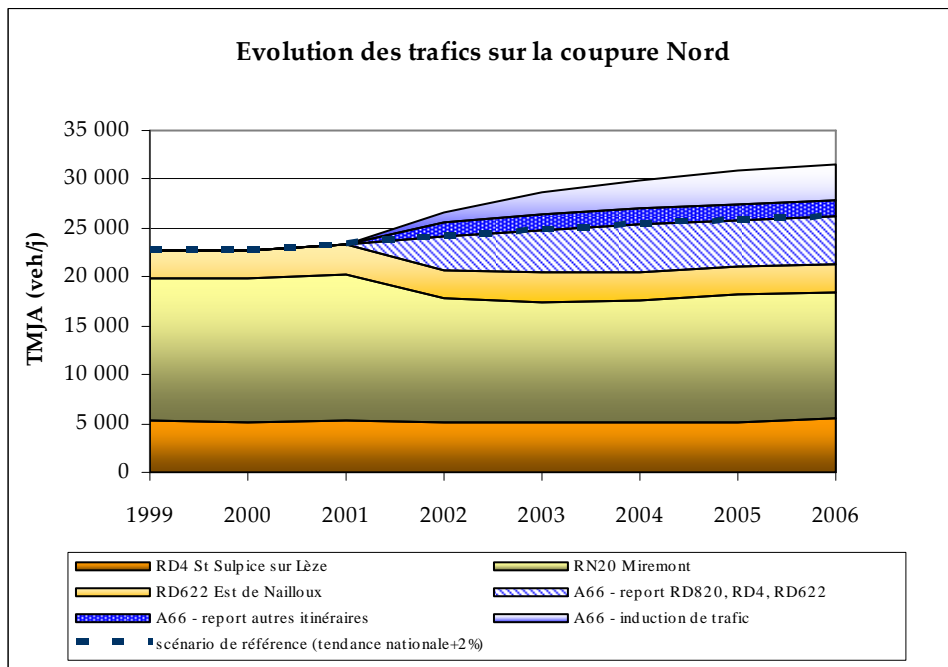


Figure 3 : Source comptages DRE, comptages ASF

## Analyse de la coupure

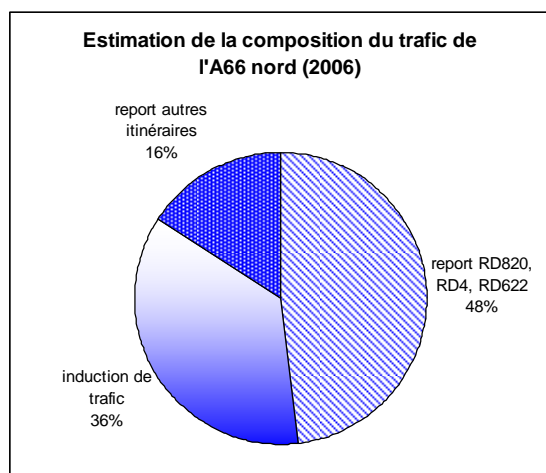
Sur la coupure nord, la croissance hors A66 est importante. On peut noter que des aménagements de la RD820 ont été réalisés à Pinsaguel en 2005\*, améliorant la circulation sur cet axe.

Par ailleurs, Auterive connaît depuis quelques années un développement important, profitant de la dynamique de l'agglomération toulousaine.

**Les tendances estimées en l'absence de l'A66 (scénario de référence) correspondent donc aux tendances nationales +2 %.**

Enfin, des itinéraires alternatifs locaux existent pour rejoindre l'A61 et la RN113 depuis la zone de Nailloux. Ces itinéraires n'ont pas connu de baisse significative de trafic en 2002 et n'ont donc pas été intégrés à la coupure.

\* Cf. liste des aménagements en annexe



## Répartition du trafic de l'A66

Sur la section nord (Nailloux – A61), le trafic de l'A66 est composé de reports depuis la RD820, la RD919 et la RD622 (48%), de reports d'itinéraires plus lointains (tels que la RD119 et la RD117) ou locaux tels qu'évoqués plus haut (16%) et de trafic induit (36 %).

- Le trafic supplémentaire sur la coupure nord par rapport au scénario de référence est estimé à 3 600 véh./jour en 2006, ce qui représente 36 % du trafic de l'A66 nord.
- La montée en charge de ce trafic supplémentaire semble stabilisée en 2006
- On constate donc un trafic supplémentaire plus important sur la coupure nord que sur la coupure sud. Ceci s'explique principalement par la proximité de l'agglomération toulousaine et le développement des zones de Nailloux et Mazères.

### 3.1.4 Explication des écarts

Ce paragraphe s'attache à **mettre en évidence la répartition des écarts** entre les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et les trafics mesurés selon l'origine du trafic (trafics reportés par itinéraire, trafics induits) ; et à apporter une **explication à ces écarts** (croissances des trafics, réseaux de référence pris en compte, montée en charge, affectation).

#### Trafic induit et trafic reporté d'autres itinéraires

La coupure analysée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP recouvre uniquement la RD820 et l'A66. Tout report d'itinéraires alternatifs est donc considéré comme du trafic supplémentaire sur cette coupure. L'augmentation de trafic correspond donc à la somme du trafic induit et des reports d'itinéraires autres que la RD820.

La coupure sud est privilégiée dans l'analyse puisqu'elle concerne un nombre plus restreint d'itinéraires que la coupure nord (limitant ainsi les hypothèses dans l'analyse ex post).

Les chiffres du tableau suivant sont estimés en 2006, quatre ans après la mise en service (stabilisation de l'augmentation de trafic sur la coupure).

	prévision DUP	observé	observé - prévu	
<b>trafic supplémentaire sur la coupure sud (induit &amp; reporté hors RD820)</b>	4 300	3 600	-700	-16%
<b>dont trafic induit</b>	3 800 **	2 300	-1 500	-39%
<b>dont reporté RD919 *</b>	400	400	non estimé	
<b>dont reporté mouvement A66 - A61 Est</b>	100	900	800	800%

Estimations 2006

\* Aucune information ne permet de déterminer les reports pris en compte dans le dossier de DUP depuis la RD919

\*\* trafic induit DUP : estimation basée sur une hypothèse de croissance en situation de référence sans projet (non fournie dans le dossier de DUP). NB : le trafic supplémentaire sur la coupure dans le dossier de DUP correspond à la fois à l'induction de trafic du fait de la nouvelle infrastructure et à l'annulation de la désinduction de trafic liée à la dégradation des conditions de circulation sur la route concurrente.

On constate que le trafic supplémentaire sur la coupure (RD820 + A66) est plus faible que prévu (-16%). Cet écart est la résultante de deux effets qui se compensent.

- Le **trafic induit** est plus faible que prévu sur la coupure sud.
- Aucune information ne permet de déterminer les **reports depuis la RD919** pris en compte dans le dossier de DUP. L'écart ne peut donc pas être estimé.
- Le trafic reporté sur le **mouvement A66 - A61 Est** est nettement plus fort que prévu. On constate en effet que ce trafic représente près de 15 % du trafic de l'A66 nord, soit 1 600 véhicules par jour alors que les prévisions n'envisageaient que 110 véhicules par jour pour ce mouvement en 2006 (cf. encadré de la page suivante). Ce trafic provient à 50 % de la Barrière Pleine Voie de Pamiers, soit 900 véhicules sur la coupure sud.

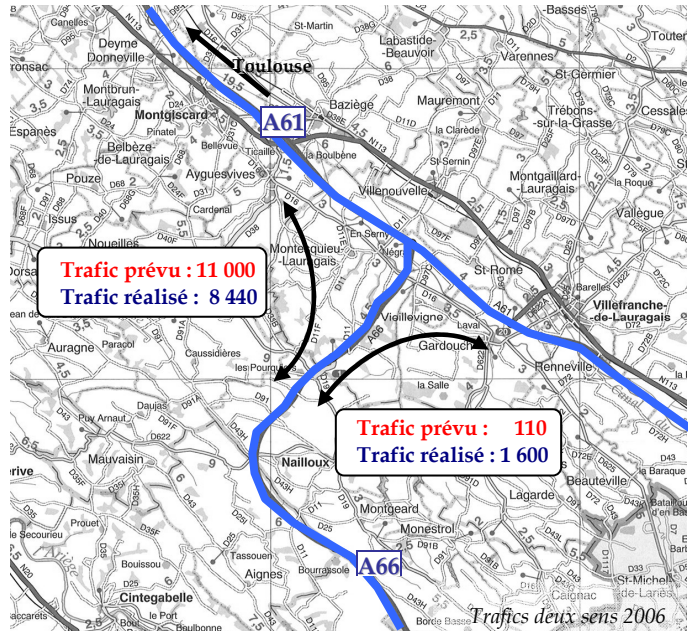


## Eclairage

Qui réalise le mouvement A61 Est - A66 ?

- En période de grands départs le volume de ce mouvement est nettement plus important qu'en journée ouvrable.
- On constate également une **part importante de poids lourds** (11 % contre 5 % sur A61 ouest-A66) qui sont contraints d'emprunter l'autoroute pour respecter les interdictions de circulation sur les routes départementales.

Les usagers privilégient l'itinéraire autoroutier pour des raisons de confort, de sécurité et de continuité autoroutière plus que pour un gain de temps ou financier. Les modèles retranscrivent souvent assez mal ces phénomènes.



Sur la coupure nord :

- Le **trafic induit** est conforme aux prévisions, de l'ordre de 3 600 véh/jour. Cette induction plus forte sur les deux échangeurs intermédiaires en relation avec Toulouse est cohérente avec l'analyse de l'impact de l'A66 sur les communes de Nailloux et Mazères en termes de développement démographique et économique. La mise en place d'une formule d'abonnement (ZAP 31) a également favorisé ce phénomène.
- Le trafic reporté sur le **mouvement A66 - A61 Est** est nettement plus fort que prévu. L'écart entre prévisions et observations est de l'ordre de 1 500 véh/jour sur cette section.

## Croissance générale des trafics

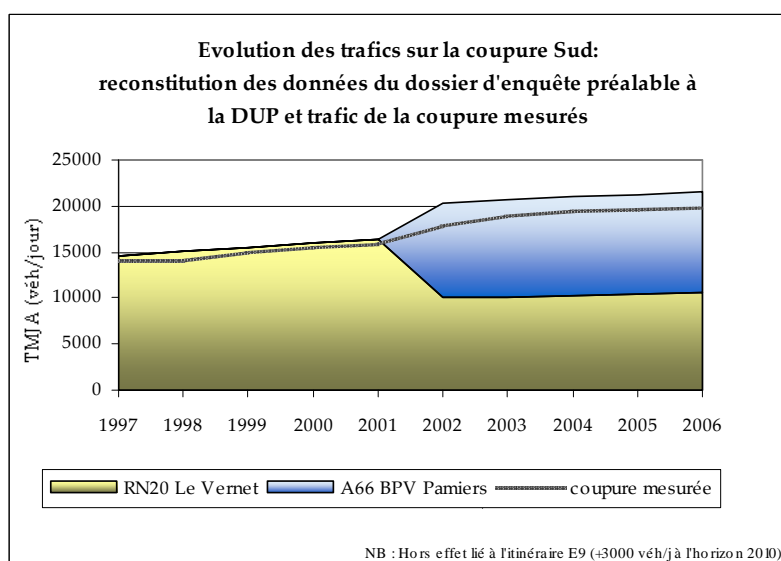
- Sur la **coupure sud**, le trafic supplémentaire réel sur la coupure est inférieur aux prévisions. Cet écart est le résultat de deux effets opposés : le trafic induit est plus faible que prévu et le report de trafic sur le mouvement A66 - A61 Est est plus fort que prévu.
- Sur la **coupure nord**, le trafic induit prévu correspond au trafic induit réel même si la nature est très différente. Le trafic global supplémentaire sur la coupure est plus fort que prévu car les reports du trafic à destination de l'A61 Est avaient été sous-estimés dans les prévisions.

Les croissances de trafics envisagées dans le dossier de DUP étaient différenciées par classe de distance.

taux annuels linéaires	1987-2000	2000-2010	>2010
trafic local non concerné par A66	2,5%	2,5%	1,25%
trafic d'échange moyenne distance	4%	3,5%	1,5%
trafic longue distance	5%	4%	2%

Source DUP : taux linéaires base 1987

Ces taux appliqués au modèle de trafic donnent des évolutions différentes selon la composition du trafic des tronçons de la RN20 et de l'A66. L'évolution de trafic est reconstituée a posteriori pour chaque tronçon année par année à partir des éléments disponibles dans le dossier d'enquête préalable à la DUP<sup>40</sup>.



#### Croissance des trafics

Le graphique ci-contre met en évidence la différence de croissance entre prévisions et comptages. Conséquence d'un écart faible dans les taux de croissance (3,6 % par an pris en compte dans les prévisions contre 3 % par an mesuré), le trafic mesuré en 2001 est inférieur de 600 véh/jour au trafic prévu.

On constate que les tendances prévues après la mise en service sont proches de la réalité.

En 2001, avant la mise en service, le trafic mesuré est inférieur de 600 véh/jour au trafic prévu sur la coupure sud<sup>41</sup>.

Enfin, les prévisions de trafic envisageaient une baisse de la croissance à partir de 2010. On constate que cette **baisse a eu lieu au niveau national dès 2004**, engendrant des taux de croissance légèrement plus faibles que les taux pris en compte dans les prévisions.

- L'écart résultant du choix des taux de croissances est limité en 2001 sur la coupure sud (600 véh/jour soit 4 % d'écart).
- Cet écart est en 2006, de l'ordre de 1 000 à 1 200 véh/jour

<sup>40</sup> Pour la période avant 2000, la courbe DUP est établie par interpolation linéaire entre les comptages des trafics de 1992 donnés dans le dossier de DUP et les prévisions de trafics 2000 en situation de référence (sans A66). Pour la période courant depuis la mise en service de l'A66, la courbe est établie par interpolation linéaire entre les prévisions de trafics de la DUP avec le projet en 2000 et 2010, déduction faite de l'effet lié à l'itinéraire E9 (mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe de la RN20 jusqu'en Espagne correspondant à 3000 véh/j).

<sup>41</sup> On peut noter que l'étude de trafic de 1993 prend en compte une désinduction due à la détérioration des coûts de circulation. L'augmentation de trafic sur la coupure en 2002 correspond donc à la fois au trafic induit positif et à la prise en compte de la totalité de la croissance de trafic.

## Réseaux de référence

Les études prises en compte dans le dossier d'enquête préalable à la DUP ont probablement été réalisées antérieurement à 1994. Le tableau suivant récapitule les projets prévus ou non prévus dans le réseau de référence pris en considération dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2000 et en 2010

	2000	2010
<b>Pris en compte dans le réseau de référence DUP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tunnel du Puymorens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Itinéraire E9 aménagé de Toulouse à Barcelone<sup>42</sup></li> <li>Dont Foix – Tarascon à 2x2 voies (1997),</li> <li>Dont tunnel de Foix (2001).</li> </ul>
<b>Non pris en compte dans le réseau de référence DUP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foix – Tarascon à 2x2 voies (1997).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à 2x2 voies de la déviation de Pinsaguel (2005),</li> <li>Mise à 2x2 voies de la section Pins Justaret – Camif (2005),</li> <li>Déviations du Vernet (2007).</li> </ul>

**En rouge : non conforme**

**En vert : conforme**

Par ailleurs, le projet d'A66 ne tenait pas compte de la réalisation du demi-échangeur sud de Pamiers au niveau de la zone de Pic. Cet écart a cependant un effet très localisé qui n'impacte pas les analyses du présent rapport.

L'analyse des écarts entre prévisions et réalité s'affranchit de l'effet lié à la non réalisation de l'itinéraire E9. Cette hypothèse qui correspond à un trafic additionnel sur l'A66 de 3 000 véh/jour dont 750 PL, n'est pas conservée dans les trafics mentionnés dans ce rapport.

- Les différences dans le réseau de référence à la mise en service jouent à la marge sur les temps de parcours considérés dans les modèles. L'impact de cette différence est décrit dans le paragraphe sur les écarts d'affectation.
- La prise en compte de l'itinéraire E9 à l'horizon 2010 dans le dossier d'enquête préalable à la DUP induit une surestimation de 3 000 véh/jour dont 750 PL dans les trafics 2010 prévus.

<sup>42</sup> Prévu au Schéma Directeur Routier National de 1992

## Montée en charge

### Définitions

On observe, particulièrement sur les infrastructures à péage, une période de croissance soutenue de la fréquentation, avant que le rythme de croissance ne se stabilise ; cette période transitoire, plus ou moins étalée dans le temps, est appelée la **montée en charge**.

Ce phénomène est essentiellement expliqué par deux facteurs :

- le **comportement des usagers** des itinéraires alternatifs qui continuent dans un premier temps à utiliser l'itinéraire historique pour des raisons d'habitude ou de mauvaise connaissance du nouvel itinéraire;
- l'**induction de moyen terme**, les nouveaux déplacements liés à de nouveaux habitants ou de nouvelles implantations d'entreprises n'apparaissent pas immédiatement à la mise en service. Il a d'ailleurs été noté dans le paragraphe sur le ressenti des acteurs que l'impact de l'autoroute a été très progressif dans le cas de l'A66, notamment pour la dynamique économique.

Ce phénomène est souvent mal appréhendé, voire pas du tout, dans les modèles de trafic.

Les prévisions de trafic semblent prendre en compte une forte induction de trafic dès la mise en service sans appliquer de montée en charge. La surestimation induite par ces hypothèses est estimée à 1 500 véh/jour en 2002.

En 2006, la croissance des trafics s'était stabilisée, on considère que la montée en charge est achevée et ce phénomène disparaît.

- L'absence de prise en compte de montée en charge dans les prévisions pour les premières années explique une part importante des écarts entre prévisions et réalité à l'année de mise en service.

## Écart dans l'affectation

Le tableau ci-dessous donne la part de marché de l'autoroute par rapport à la RD820 sur la coupure sud<sup>43</sup>.

	DUP	réel 2003	réel 2006
part de marché A66	51%	37%	41%

Ces écarts de part de marché se traduisent par des écarts de trafic de l'ordre de 2 000 véh/jour.

Les écarts de part de marché s'expliquent par des hypothèses prises en compte dans la modélisation réalisée pour établir les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, et notamment :

- des temps de parcours,
- des niveaux de péages pris en compte.

### Temps de parcours

Le paragraphe d'analyse des conditions de circulation met en évidence une surévaluation du temps de parcours par la RD820 en l'absence de projet dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Cette surévaluation peut s'expliquer par la non prise en compte des aménagements réalisés sur la RD820 et la surestimation du trafic de la coupure qui induit une plus forte saturation. Le dossier d'enquête préalable à la DUP ne donne pas les temps de parcours estimés par l'itinéraire RD820 dans une situation avec projet A66. Les arguments précédents laissent cependant penser que le différentiel de temps de parcours envisagé entre l'itinéraire RD820 et l'itinéraire A66 était trop favorable à l'A66 dans les études de 1994.

Un écart de dix minutes de temps de parcours sur la RD820 induit un report de l'ordre de 1 400 véh/jour sur l'A66<sup>44</sup>.

### Niveaux de péage

Le niveau de péage n'est pas précisé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Il s'agit d'une variable sensible dans les prévisions de trafics. Un test de sensibilité a été effectué et montre qu'une hausse de 10 % du prix du péage entraîne une baisse de trafic de 8 % sur l'A66.

- Les écarts entre prévisions et réalité dans la part de marché de l'A66 sont importants : de l'ordre de 2 000 à 2 400 véh/jour représentant une part importante de l'écart total des prévisions de trafic entre prévu et réalisé en 2006 (de 40 % à 50 %).
- Cet écart peut être expliqué par :
  - un temps de parcours plus faible que prévu sur la RD 820
  - un écart entre niveaux de péages modélisés et niveaux de péages réels.

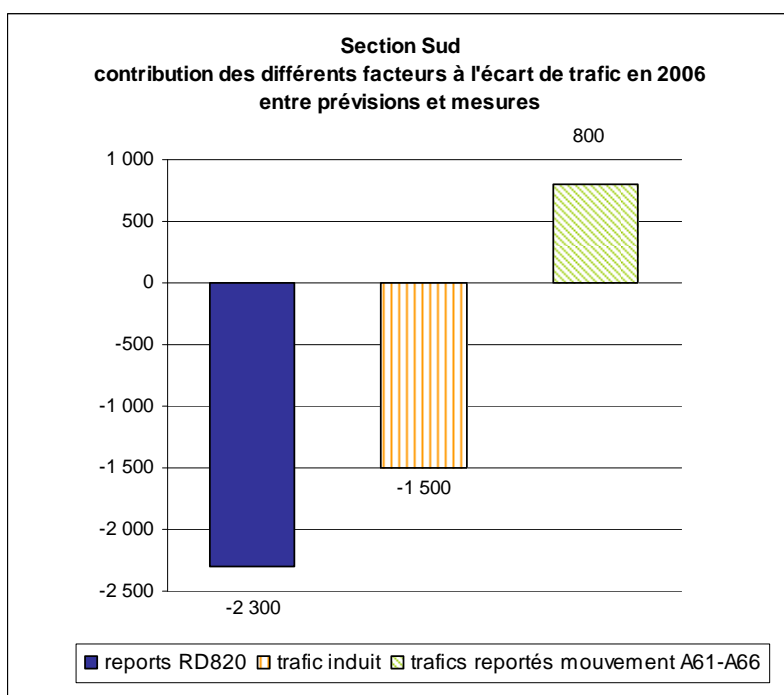
<sup>43</sup> Part de marché « apparente »  $T_{A66} / (T_{A66} + T_{RD820})$

<sup>44</sup> Estimé à l'aide du modèle de trafic

## Synthèse

Une estimation de la contribution de chaque facteur à l'écart entre prévisions et réalisation est donnée dans le graphique ci-dessous **pour la section sud d'A66** en 2006, une fois la montée en charge stabilisée. Le tableau suivant rappelle l'écart de trafic à la mise en service en 2002 et quatre ans plus tard.

coupure Sud	Trafics TV		écart "observé" - "prévision"	
	prévisions	observé	absolu	relatif
Mise en service (2002)	10 300	6 000	-4 400	-43%
Mise en service +4 ans (2006)	11 000	8 000	-3 000	-27%



- L'absence de prise en compte de montée en charge dans l'étude du dossier d'enquête préalable à la DUP induit un écart important pour les premières années de mise en service.
- Par ailleurs, les principales **sources d'écarts entre prévisions et réalisations** sont :
  - les reports de trafic depuis l'itinéraire concurrent principal qu'est la RD820. Cet écart est expliqué par les **hypothèses de condition de concurrence des deux principaux itinéraires (autoroute et RD820) : niveau d'aménagement de la RD820, etc.** (joue sur le temps de parcours).
  - les **trafics induits estimés**.
  - les trafics reportés depuis des itinéraires non correctement pris en compte dans le dossier de DUP
- La **croissance générale des trafics** joue indirectement sur les catégories précédentes.



Pour la **section nord d'A66**,

	Trafics TV		écart "observé" - "prévision"	
	prévisions	observé	absolu	relatif
<b>coupure Sud</b>				
Mise en service (2002)	11 100	7 000	-4 200	-38%
Mise en service +4 ans (2006)	11 900	10 000	-1 900	-16%

- **Sur la coupure nord, l'écart entre les prévisions et le trafic mesuré est plus faible pour plusieurs raisons :**
  - **l'induction de trafic** est, sur la coupure nord, **conforme aux prévisions** avec une surestimation de l'induction venant du sud et une sous-estimation dans les prévisions de l'induction venant de l'échangeur de Nailloux et de Mazères - Saverdun.
  - la **part du trafic en relation avec l'A61 Est** est plus importante que sur la coupure Sud (relations importantes avec les échangeurs de Nailloux et Mazères).

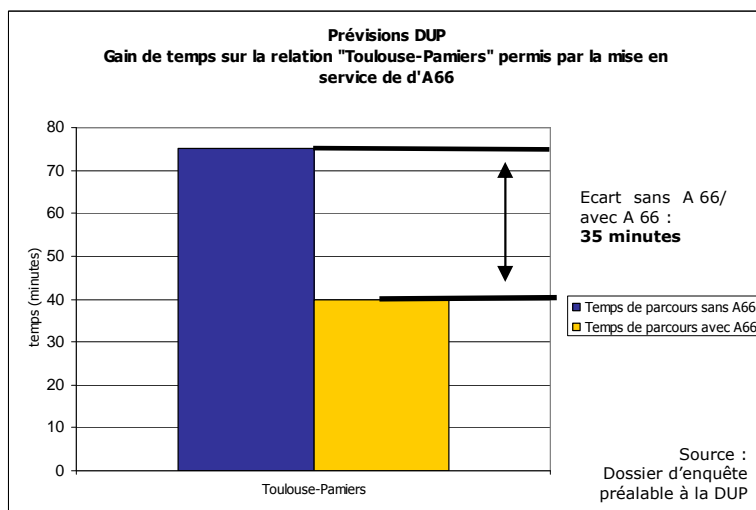
## 3.2

## TEMPS DE PARCOURS, CONDITIONS DE CIRCULATION

### 3.2.1

### Rappel du contenu de la DUP

En limitant le trafic de la RN20, la mise en service de l'A66 a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation et ainsi le temps de parcours. Dans l'enquête préalable de Déclaration d'Utilité Publique, le gain de temps engendré par l'A66 est estimé à 35 minutes par rapport à une situation sans projet.



### 3.2.2

### Méthodologie particulière

Des mesures de temps de parcours ont été réalisées sur les différents itinéraires A66, RD820, RD4-RD919 en novembre 2007<sup>45</sup>. Par ailleurs, les temps de parcours en *situation de référence* sont estimés à partir du modèle de trafic mentionné précédemment. En situation de référence, le niveau d'aménagement de la RD820 est supposé évoluer de façon identique à ce qui a été réellement constaté (mêmes dates de mises en service des sections à 2x2 voies, des giratoires, etc.).

### 3.2.3

### Comparaison des temps de parcours actuels par l'A66 et par la RD820

La comparaison des temps de parcours par les deux itinéraires ne constitue pas une analyse immédiate car les résultats varient en fonction de différents facteurs.

#### 1 – Variabilité spatiale : comparaison selon les zones d'origines de l'agglomération Toulousaine

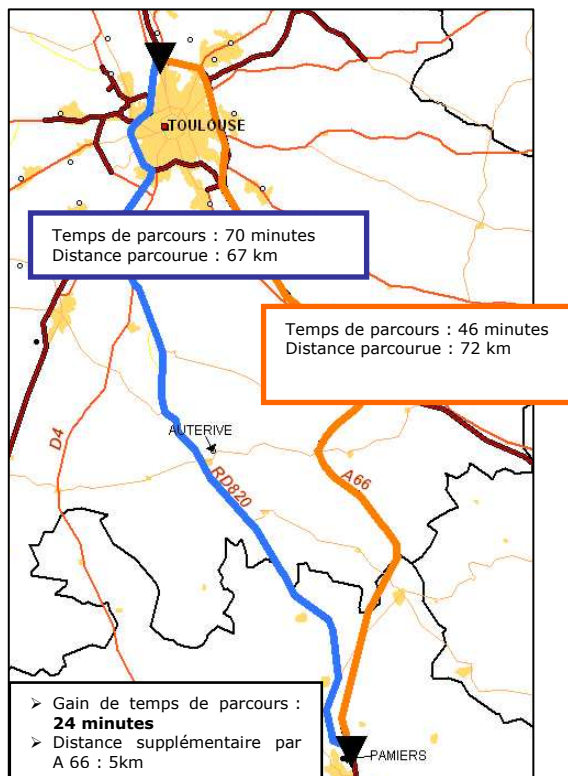
Les gains de temps dépendent du point de départ considéré dans Toulouse. C'est ce qu'illustrent les graphiques suivants qui présentent différents temps de parcours en fonction de l'Origine/destination considérée.

Le parcours n°1 correspond à la situation de choix qui se présente aux flux de transit arrivant au nord de Toulouse. Dans ce cas, le gain de temps de parcours est de l'ordre de **24 minutes**.

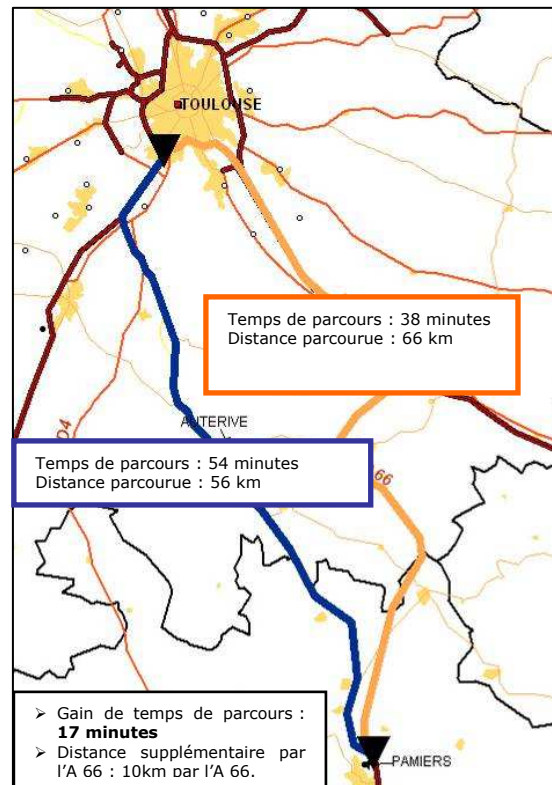
Les trois autres parcours correspondent aux situations de choix qui se présentent en fonction de la destination dans l'agglomération Toulousaine. Le gain maximum est noté pour les relations avec l'est de Toulouse (**30 minutes**), puis les relations avec le centre (**19 minutes**) et le gain minimum pour les relations avec l'ouest de Toulouse (**17 minutes**)

<sup>45</sup> Détail des mesures et de la méthodologie exposé dans l'annexe technique « Mesure de temps de parcours »

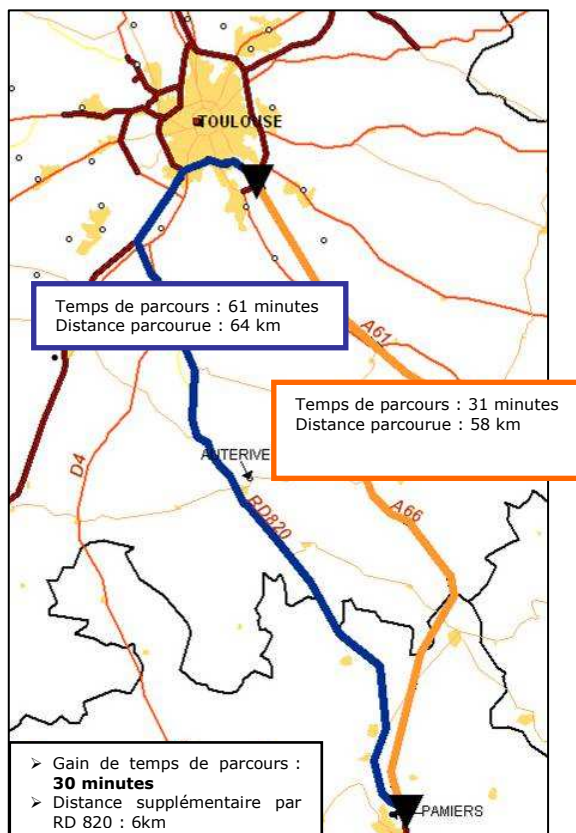
**Parcours n°1 (Toulouse nord)**  
Croisement A62/périphérique-Pamiers



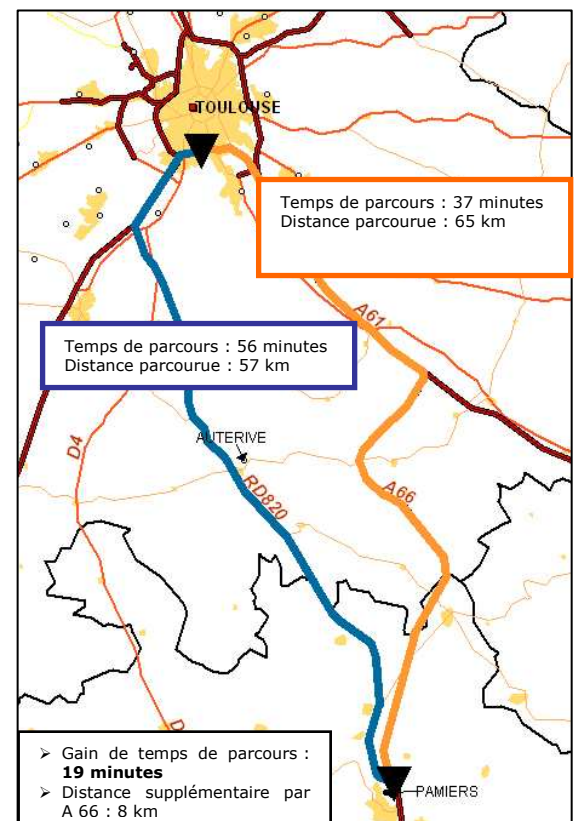
**Parcours n°2 (Toulouse ouest)**  
Croisement A64/périphérique - Pamiers



**Parcours n°3 (Toulouse Est)**  
Croisement A61/périphérique - Pamiers



**Parcours n°4 (Toulouse centre)**  
Croisement Tassigny / périphérique - Pamiers



#### Impact de la saturation du périphérique toulousain :

Les résultats présentés tiennent compte de la charge très importante du périphérique toulousain. Il est à noter que des ralentissements liés à un incident, s'ils sont relativement fréquents, ne sont pas pris en compte dans la comparaison des temps de parcours.

#### **2- Variabilité dans le temps : comparaison des temps de parcours par A66 et par la RD820 sur l'itinéraire Toulouse-Pamiers (situation de nov. 2007)**

Sur le parcours n°4, qui correspond le mieux à l'itinéraire Toulouse-Pamiers,<sup>46</sup> l'A66 permet un **gain de temps de parcours qui varie entre 15 et 20 minutes** selon les heures de la journée. **Le temps de parcours par A66 est** par ailleurs **plus fiable** avec une variabilité maximale de 5 minutes (15 % du temps de parcours), alors qu'il est de 14 minutes sur la RD820 (25 % du temps de parcours).

Sur l'ensemble des mesures réalisées (heure de pointe et heure creuse), 24 % du temps passé par l'itinéraire RD820 ont été effectués à moins de 50 km/h. Sur l'itinéraire A66, cette part est de 8 % du temps de trajet moyen.

#### **3 - Synthèse :**

De manière générale, par rapport aux automobilistes qui continuent d'utiliser la RD820, l'A66 permet un gain de temps de parcours quelles que soient les zones d'origine de l'agglomération toulousaine. Le profil en travers de l'infrastructure (2x2 voies) ainsi que les vitesses autorisées avantagent l'itinéraire par l'A66.

### **3.2.4 Evolution des temps de parcours par la RD820 avec la mise en service de l'A66**

#### **1992 - 2007**

Le temps de parcours à l'époque des études (1992) pour réaliser le parcours périphérique toulousain – rond-point nord de Pamiers était de 55 minutes en situation fluide. En 2007, le temps de parcours pour ce même itinéraire varie selon la période de la journée, entre 44 minutes (situation fluide) et 57 minutes (heures de pointes).

On peut donc évaluer que, indépendamment de la mise en service d'A66, les aménagements apportés à la RD820 au cours des quinze dernières années ont permis de réduire d'environ 10 minutes le temps de parcours entre Toulouse et Pamiers.

#### **Situation de référence 2007 - Situation observée en 2007**

Par rapport à la situation qui aurait prévalu si elle n'avait pas été construite (situation dite « de référence »), l'autoroute A66 permet une diminution de l'intensité de la circulation sur la RD820, puisqu'elle capte une partie des trafics de cette dernière. Par rapport à la situation de référence, les temps de parcours sur la RD820 se trouvent donc diminués. L'application du modèle de trafic mentionné précédemment permet d'évaluer que, par rapport à la situation de référence, les automobilistes qui continuent d'utiliser la RD820 pour le trajet Toulouse-Pamiers gagnent environ 4 minutes. Ce gain de temps est imputable à la mise en service de l'autoroute.

<sup>46</sup> Le parcours n°4 est défini comme parcours de référence car il restitue bien les conditions de choix de la majorité des OD en relation avec Toulouse.

Le dossier d'enquête préalable à la DUP ne précise pas le gain de temps des usagers restant sur la RD820. Les reports de trafic de la RD820 vers l'A66 étaient nettement plus importants dans les études ayant servi de base à la constitution du dossier d'enquête préalable à la DUP.

L'écart de trafic entre référence et projet sur la RD820, de l'ordre de 6 000 véh/jour dans les prévisions n'a en effet pas dépassé 4 000 véh/jour en réalité. La RD820 reste donc plus chargée que prévu, ce qui se traduit par un volume de gains de temps moins important.

### 3.2.5 Comparaison des gains de temps prévus dans la DUP et observés

Les gains de temps apportés par l'A66 sur le trajet Toulouse-Pamiers peuvent être estimés à partir des temps de parcours mesurés et de la situation de référence reconstituée (2007 sans A66). Les temps donnés ci-dessous correspondent au parcours n°4 présenté précédemment.

Pour les relations Toulouse-Pamiers (parcours n°4), l'A66 a engendré un gain de temps de parcours moyen de **23 minutes** par rapport à la situation de référence sans A66.

La comparaison de ce gain avec celui estimé sur le même parcours lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique montre que **les prévisions surévaluaient le gain de temps de parcours**. En effet, le gain prévu par la DUP sur la relation Toulouse-Pamiers était de **35 minutes**.

L'écart entre prévisions et réalité est de l'ordre de 12 minutes.

Cet écart peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs :

- Une situation de référence différente : le modèle de trafic réalisé dans le dossier de DUP ne considèrerait probablement pas les aménagements routiers réalisés sur la RD820,
- Des trafics en situation de référence plus importants dans les prévisions d'où une saturation plus importante de la RD820,
- Une imprécision sur les temps de parcours : les points d'origine et de destination exacts utilisés dans le dossier de DUP ne sont pas mentionnés.

Les **aménagements routiers** (déviation et 2x2 voies) réalisés sur la RD820 ont entraîné une amélioration du temps de parcours sur cet itinéraire. Mais l'effet le plus important de ces aménagements (élargissement à 2x2 voies, déviations) est l'augmentation de la capacité de l'itinéraire départemental. La baisse de trafic permis par la mise en service de l'A66 a donc un impact plus faible sur les gains de temps, l'itinéraire étant moins saturé. Tout porte à penser que les études de DUP ne prennent pas en compte ces aménagements ni dans la situation de référence ni dans la situation avec projet.

La **croissance des trafics sur le corridor** a été surestimée dans les prévisions. Ainsi, en situation de référence, les prévisions donnaient un trafic plus important sur la RD820 que dans le scénario de référence reconstitué ex post sur la base des trafics actuels. La congestion sur la RD820 était donc plus importante de même que les temps de parcours.

Enfin, il est à noter que **les temps de parcours comportent une part non négligeable** de variabilité autour de la moyenne et **d'imprécision**. Dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, les points d'origine et de destination ne sont pas précisés et les temps de parcours sont systématiquement arrondis à 5 minutes ; la précision est donc de l'ordre de 2,5 minutes.

- **L'autoroute offre des temps de parcours inférieurs de 15 à 30 minutes à ceux sur la RD820 pour des relations Toulouse-Pamiers** en fonction de l'origine/destination précise et de l'heure de la journée.
- **Par rapport à une situation de référence en 2007 sans autoroute, les gains de temps apportés par l'autoroute sont de 20 à 35 minutes environ compte tenu de la saturation de la RD820 en situation de référence.**
- **Ces gains de temps importants sont toutefois inférieurs d'un tiers environ aux prévisions du dossier DUP (pour les trajets Toulouse Sud/ Pamiers).**

### 3.3

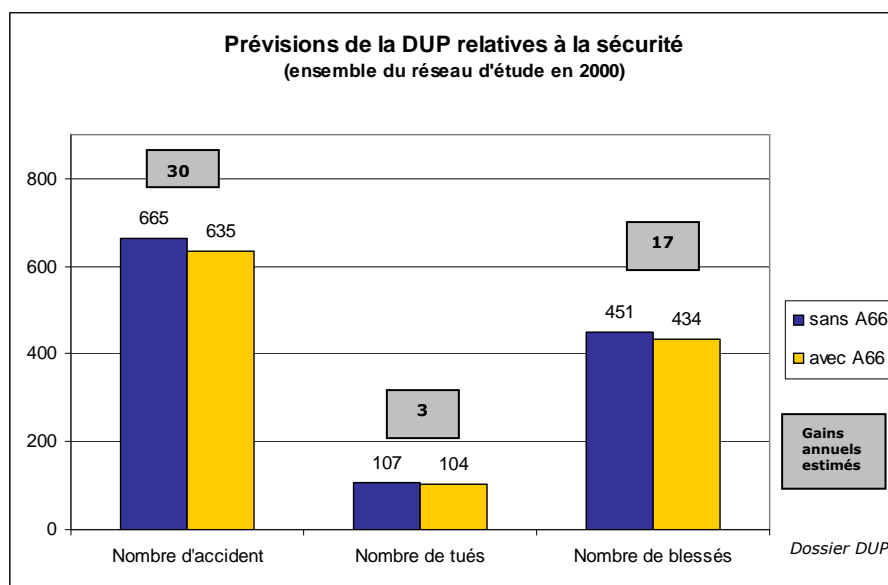
## SECURITE

#### 3.3.1

### Rappel de la DUP

Compte tenu du caractère très accidentogène de la RN20 à l'époque de l'enquête préalable de Déclaration d'Utilité Publique, l'un des objectifs du projet de l'A66 était d'améliorer la sécurité sur les axes du secteur, en limitant notamment le trafic sur la RN20.

Le dossier d'enquête préalable à la DUP prévoyait que la mise en service de l'autoroute se traduirait, en 2000, par une diminution du nombre d'accidents corporels (-30 sur l'année), du nombre de tués (-3) et du nombre de blessés (-17). Il était précisé que cette évaluation portait sur l'ensemble du réseau d'étude.



#### 3.3.2

### Méthodologie particulière

Le bilan de la sécurité a été effectué à partir des données *Concerto* mises à disposition par les Directions Départementales de l'Équipement de la Haute-Garonne et de l'Ariège. Pour plus de pertinence statistique, les taux sont calculés pour chacun des axes, sur une moyenne de cinq ans, sur la période 1992-2006.

L'utilisation d'un modèle de trafic a permis d'évaluer l'intensité de trafic exprimée en véh/km en situation de référence et en situation de projet. Le nombre d'accidents et de victimes en situation de référence est évalué selon ces estimations de véh/km par catégorie de voirie et à partir des taux d'accidentologie relevés.

#### 3.3.3

### Présentation des évolutions de la sécurité routière

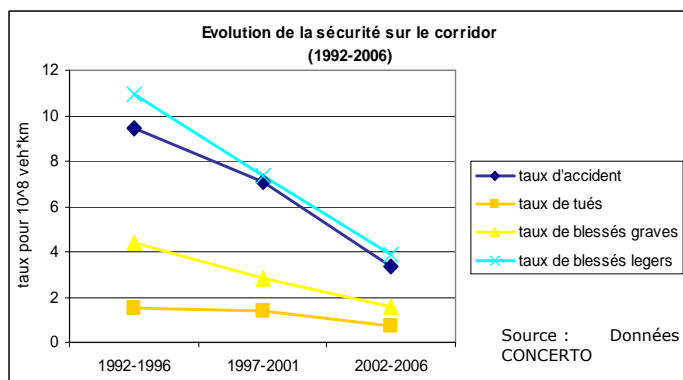
- **Evolution générale de l'accidentologie selon les axes :**

L'analyse de l'évolution des taux moyens (période de cinq ans) entre 1992-2006, avant et après mise en service de l'A66, permet d'observer une baisse générale et continue des taux annuels d'accidents corporels, de blessés graves/légers et de tués sur la période 1992 - 2006.



Les taux de variation montrent que, pour l'ensemble du corridor, les taux d'accidentologie diminuent plus rapidement à partir de 2002. Les taux d'accidents et de blessés graves sont les indicateurs qui ont connu la baisse la plus importante à partir de 2002, avec respectivement -53 % et -48 % de variation.

- Sur l'ensemble du corridor<sup>47</sup>



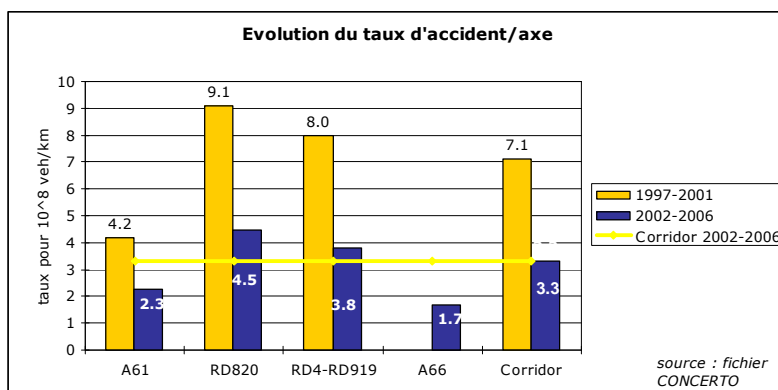
Si l'amélioration de la sécurité routière à partir de 2002 peut être liée à la mise en service de l'A66, elle peut s'expliquer également par d'autres facteurs : en 2003, la **politique de la sécurité routière** emploie de nouvelles mesures (contrôle radars automatiques, croissance des sanctions, mise en place du permis à points). **L'aménagement de carrefours dangereux**<sup>48</sup> a également fait

baisser le nombre d'accidents.

Par ailleurs, les autoroutes étant en général moins accidentogènes, la prise en compte des taux de l'A66 à partir de 2002 génère une baisse supplémentaire des taux sur l'ensemble du corridor.

- Comparaison selon les axes

L'évolution des taux d'accidentologie est appréhendée sur les périodes 1997-2001 et 2002-2006. Chacun des taux est analysé par axe et en comparaison avec l'ensemble du corridor.



Les taux d'accidents de la RD820 et de la RD4-RD919 (-50 %) baissent plus que ceux de l'A61 (-45 %). Globalement, la baisse très importante des taux d'accidents induit un nombre d'accidents nettement inférieur aux niveaux de 1992. Dans ce contexte, les gains en termes de sécurité liés à une baisse du trafic sont moins importants.

L'amélioration de la sécurité sur la RD820 avant et après la mise en service de l'A66 ainsi que les graphiques d'évolution par indicateurs sont donnés en annexe.

<sup>47</sup> Les graphiques d'évolution de l sécurité routière par axes figurent en annexe

<sup>48</sup> Aménagements de carrefours et déviation sur la RD 820.

### 3.3.4

## Comparaison de la situation actuelle par tronçon et par itinéraire

### • Comparaison par tronçon

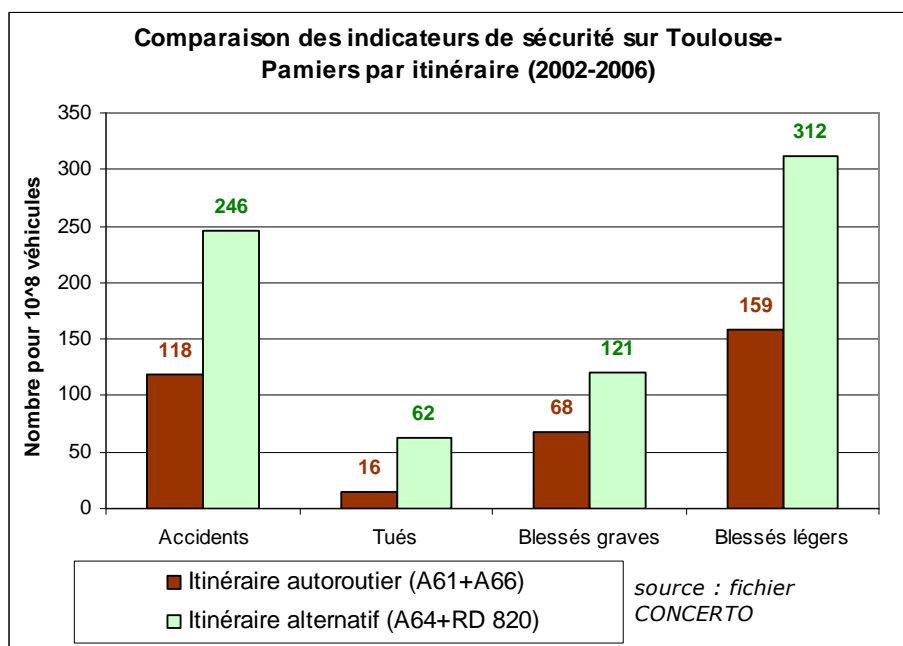
L'analyse des accidents sur la période la plus récente disponible (2002-2006) montre que l'A66 est beaucoup plus sûre que la RD820 ou que la RD4/RD 919 : près de 3 fois plus d'accidents sur la RD820 par veh.km, plus de 6 fois plus de morts.

Indicateur pour 10 <sup>8</sup> veh.km	A61	RD820	RD4-RD919	A66	corridor
Taux d'accidents	2,3	4,5	3,8	1,6	3,3
Taux de tués	0,4	1,1	0,9	0,2	0,7
Taux de blessés graves	0,8	2,2	1,9	1,3	1,6
Taux de blessés légers	2,2	5,7	4,0	2,7	3,8

Source : fichier CONCERTO , période 2002-2006

### • Comparaison par itinéraire

L'analyse de la sécurité routière par itinéraire, du point de vue d'un usager faisant le trajet entre Toulouse et Pamiers, a été réalisée. Il s'agit de comparer l'itinéraire autoroutier (A66+A61) à l'itinéraire par la départementale RD820, en tenant compte de la distance parcourue en kilomètres sur chaque tronçon de route.



Sur la relation Toulouse-Pamiers, un automobiliste a deux fois plus de risques d'avoir un accident s'il emprunte l'itinéraire alternatif au lieu de prendre l'A66 et un usager 4 fois plus de risques d'être tué.

### 3.3.5

## Comparaison des indicateurs de sécurité avec les moyennes nationales

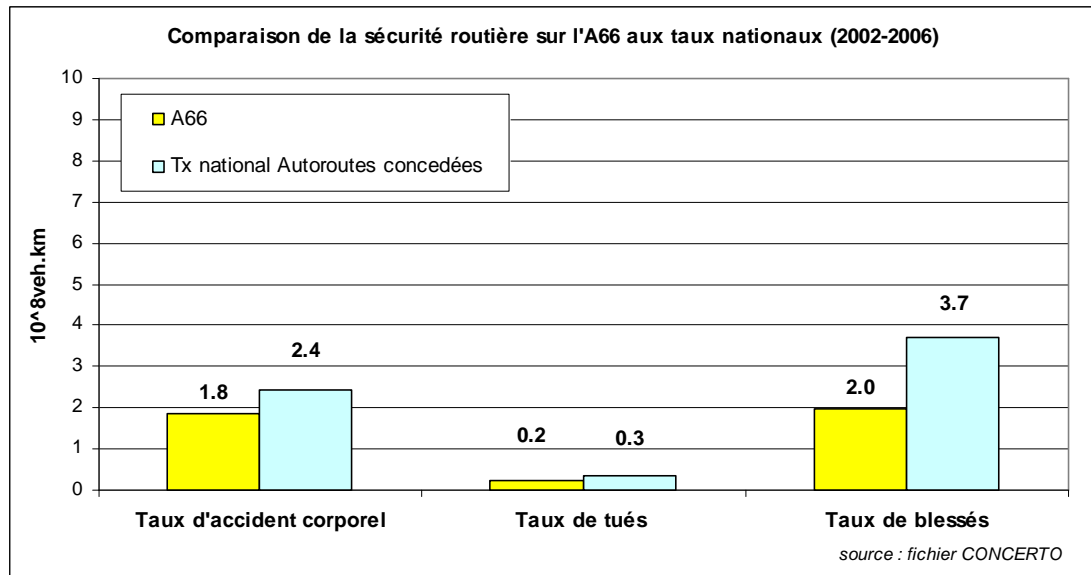
Afin d'appréhender les taux d'accidentologie sur les axes étudiés, il convient de les comparer aux moyennes nationales<sup>49</sup>. Cette comparaison s'effectue sur la période 2002-2005.

<sup>49</sup> Données SETRA et DRE Midi-Pyrénées

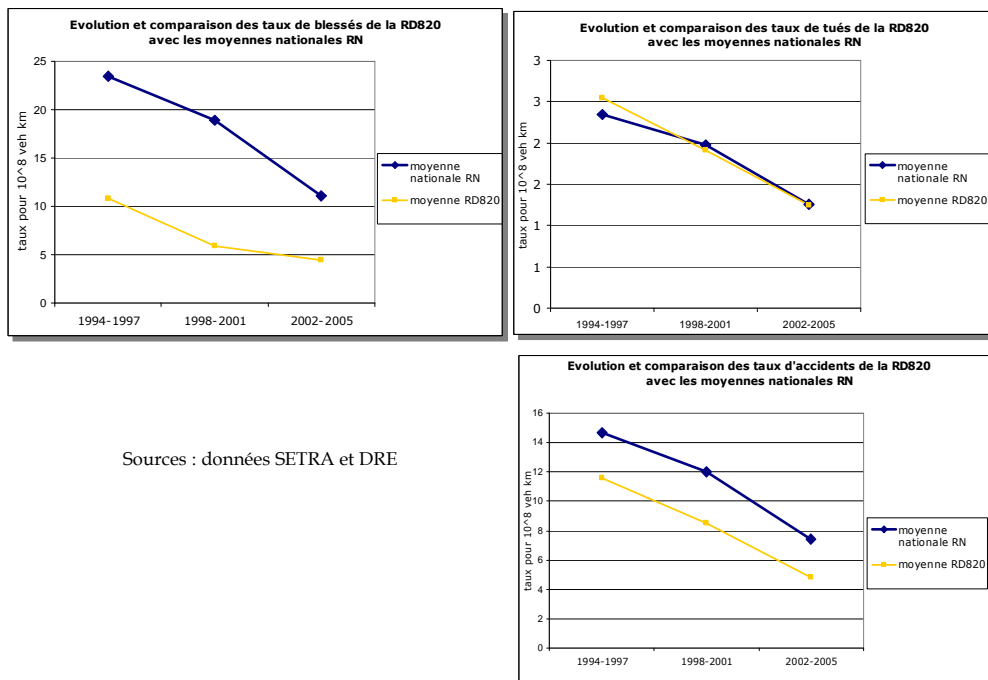
Globalement, les taux moyens d'accidentologie sur les axes de l'aire d'étude (hormis pour le taux de tués) se trouvent en dessous des moyennes nationales, pour une même catégorie de voirie.

#### Comparaison sur l'autoroute A66

L'autoroute A66 est plus sûre que la moyenne des autoroutes françaises concédées : le taux de tués et le taux de blessés par véh.km notamment y sont presque deux fois plus faibles.



#### Comparaison sur l'axe RD820



Entre 1994 et 2001, le **taux d'accidents** sur la RD820 diminue plus fortement que la moyenne nationale des RN, avec respectivement un taux de variation de -26 % et -18 %. A partir de 2002, la diminution est plus forte, de l'ordre de -43 % pour la RD820 et -38 % pour la moyenne nationale.

Le **taux de tués** est plus important pour la RD820 que pour la moyenne nationale des RN sur la période 1994-1997. A partir de 1998, le taux diminue (- 25 % contre - 16 % pour la moyenne nationale) pour atteindre le niveau de la moyenne nationale. Le taux de tués reste donc important sur cet axe, ce qui démontre le caractère dangereux de la RD820. L'écart diminue cependant à partir de 2002, avec une baisse similaire entre les deux périodes (-35 %).

Le **taux de blessés** est nettement moins élevé pour la RD820 que pour la moyenne nationale. Cet écart diminue cependant sur la dernière période.

De manière générale, les taux nationaux et ceux de la zone d'étude connaissent une évolution relativement similaire, avec une tendance générale nettement à la baisse. Ceci confirme l'impact très important des mesures relatives à la sécurité routière (mise en place du permis probatoire, du contrôle-sanction automatisé, aggravation des peines à partir de 2003)<sup>50</sup>.

### 3.3.6 Comparaison des gains prévus/réalisés

L'estimation du nombre d'accidents en situation de référence (2007 sans le projet d'A66) a permis d'estimer le gain entraîné par la mise en service de l'A66 sur le nombre d'accidents, de blessés graves et de tués sur l'ensemble du corridor étudié<sup>51</sup>. Ces gains sont ensuite comparés aux gains estimés dans l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

#### Eclairage méthodologique

L'analyse des gains par rapport à une situation de référence se base en premier lieu sur un calcul réalisé à partir du modèle de trafic. Le trafic en vehxkm sur chaque tronçon est multiplié par les taux moyens d'accidentologie de l'année considérée (les mêmes taux en référence et en projet par type de route) pour obtenir des nombres d'accidents, tués, blessés. La différence entre la situation de projet et la situation de référence donne un gain.

Ce résultat doit ensuite être corrigé à la marge pour prendre en compte le fait que certains reports de trafics entre la situation de référence et la situation de projet viennent de routes extérieures au périmètre d'étude alors que, dans le modèle de trafic ils apparaissent comme de l'induction pure. Sans correction ce trafic reporté de l'extérieur du périmètre induit des pertes en matière d'accidentologie car il est considéré comme inexistant en situation de référence. En réalité, il se répartirait, en situation de référence, sur les autres voies de l'agglomération Toulousaine. La correction vise à annuler l'effet négatif obtenu à partir du modèle, en considérant que, pour ce trafic reporté il n'y a ni perte ni gain en matière d'accidentologie.

Le résultat de ce calcul est donné dans le tableau suivant et comparé aux gains prévus dans la DUP.

Gains annuels	Gains prévus (DUP)	Gains réalisés
nombre d'accidents	30,0	3,5
nombre de tués	3,0	1,1
nombre de blessés graves	17,0	3,3

<sup>50</sup> Installation d'un radar automatique sur la RD 820 au niveau de Miremont + 2 sur la RN 20 (au sud de Foix) et Saverdun

<sup>51</sup> sur l'ensemble du réseau modélisé.

Les gains sont nettement inférieurs aux prévisions mentionnées dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

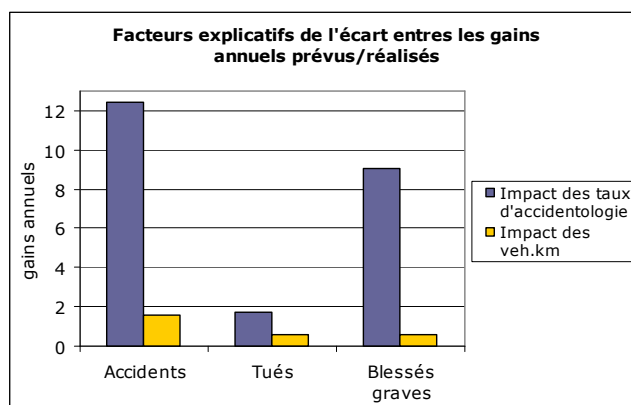
Deux facteurs permettent d'expliquer ces écarts.

- Tout d'abord les **taux d'accidentologie ont fortement baissé depuis 1986**, minimisant ainsi l'écart entre les taux sur autoroute et les taux sur routes nationales. **Les reports de trafic ont donc un impact moins important en termes de sécurité.**
- Par ailleurs, les **reports de trafic envisagés** dans le dossier d'enquête préalable à la DUP étaient **surévalués**. Le report observé est plus faible, ce qui implique un gain moindre en termes de sécurité.

Deux tests de sensibilité ont été réalisés afin de déterminer la part de ces deux facteurs dans les écarts constatés :

- 1/ Application des taux nationaux de 1986 pour le calcul des indicateurs de sécurité
- 2/ Prise en compte des trafics prévus dans le dossier d'enquête préalable à la DUP pour le calcul des indicateurs de sécurité

Le graphique ci-dessous donne le résultat de ces deux tests.



- L'A66 est plus sûre que la RD820. L'itinéraire Toulouse-Pamiers par l'A61 puis l'A66 est deux fois plus sûr et quatre fois moins mortel que l'itinéraire par la RD820.
- De conception récente, l'autoroute A66 offre un niveau de sécurité meilleur que la moyenne des autoroutes concédées françaises.
- **Les gains en termes de sécurité sont cependant moins importants que ce qui était envisagé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.**
- Cet écart est principalement dû à l'amélioration de la sécurité routière au niveau national non prévue au moment de la DUP. Les gains de sécurité apportés par le trafic reporté d'une route nationale vers une autoroute sont donc moindres.
- L'écart provient dans une moindre mesure des reports de trafic inférieurs aux prévisions.

# 4 Economie de l'opération

## 4.1

### COUTS DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION

#### 4.1.1

#### Coût de construction

##### Référentiel

Le dossier d'Avant Projet Sommaire (APS) relatif à l'autoroute A66 Toulouse/Pamiers, établi par les services de l'Etat, a été approuvé par décision ministérielle du 23 novembre 1994.

Cette décision fixait alors le coût du projet à 1 660 MF TTC (valeur août 1994 - TVA à 18,6 %), incluant une Somme à Valoir (SAV) de 10 %.

Cet APS a servi de base à l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). La DUP a été prononcée le 29 juillet 1996. Les Engagements de l'Etat ont été publiés en 1997.

Le directeur des Routes a fixé un coût d'objectif au projet compte tenu des engagements de l'Etat et des incertitudes persistantes : bifurcation A61/A66, traversée des coteaux du Lauragais, franchissement de l'Hers Vif, etc.

Ce coût cible a été fixé par le directeur des Routes à 1 785 MF TTC (valeur août 1994 - TVA à 18,6 %), incluant une Somme à Valoir (SAV) de 5 %, par la décision ministérielle du 5 juillet 1999.

##### Coût définitif de construction de l'autoroute A66

Le coût définitif de construction de l'autoroute A66 Toulouse - Pamiers s'élève à 1 700 MF TTC (valeur 1994), soit 225,5 millions d'euros HT et 269,43 millions d'euros TTC (valeur juillet 1996 - TVA à 20,6 %).

Ce montant n'intègre pas :

- l'échangeur de Nailloux, différé lors de la DUP, réalisé dans le cadre d'une convention avec le Conseil Général de Haute-Garonne. L'investissement s'élève à 55 MF TTC (valeur juillet 1996, TVA 20,6 %),
- deux bretelles de l'échangeur sud de Pamiers (bretelles orientées vers Toulouse), réalisées dans le cadre d'une convention avec la commune de Pamiers. L'investissement s'élève à 6,4 MF TTC (valeur octobre 1998, TVA 20,6 %).

Ce montant intègre les coûts suivants :

- les frais de maîtrise d'ouvrage,
- les études et la direction des travaux (maîtrise d'œuvre),
- les contrôles extérieurs et coordination sécurité,
- les acquisitions foncières, les occupations temporaires, les dégagements d'emprise et frais d'archéologie,
- les travaux,
- la procédure "1 % paysage et développement".

Les montants effectivement versés au titre du 1 % Paysage s'élèvent à 0,16 M €HT (valeur juillet 1996) en Haute Garonne et 0,32M € HT (valeur juillet 1996) en Ariège.

**Coût de construction d'A66 : ventilation par grands postes**

Poste	Etudes et MOe	Foncier	Travaux <sup>(a)</sup>	Total
Montant	15,4 %	6,1 %	78,5 %	100%

*hors "1 % paysage et développement"*

Près de 94% des montants ont été dépensés sur la période de 1998 à 2002.

**Coût de construction d'A66 : échéancier des dépenses (en %)**

Année	1998	1999	2000	2001	2002	Total
%	8	54	71	58	22	94

Compte tenu du linéaire de l'infrastructure (39,1 km), le coût kilométrique de construction ressort ainsi à 5,76 M€ HT par kilomètre aux prix de juillet 1996.

**Comparaison coût prévu et coût définitif**

Les coûts présentés ci-dessous sont tous ramenés aux mêmes conditions économiques (celles de juillet 1996), en utilisant l'indice de prix applicable aux grands chantiers (indice TP01) et ils sont convertis, quand nécessaire, en francs.

**Coût de construction de l'A66 : prévisions, estimations et réalisations**

Nature / source du coût	Montant TTC valeur août 1994 <sup>(a)</sup>	Montant TTC valeur juillet 1996 <sup>(b)</sup>	Montant € HT juillet 1996
<b>Décision Ministérielle APS et Dossier DUP</b>	1 660 MF TTC	1762,4 MF TTC	222,8 € HT
<b>Décision Ministérielle coût cible</b>	1 785 MF TTC	1 895 MF TTC	239,6 € HT
<b>Coût final de construction</b>	1 700 MF TTC	1 800 MF TTC	225,5 € HT

(a) TVA normale à 18,6%

(b) TVA normale à 20,6% à compter d'août 1995, à 18,6% auparavant

Source : ASF.

Valeurs arrondies au million de francs ou au dixième de million d'euros



Le coût définitif de construction est 1 % au dessus de la DUP et 6 % en deçà du coût cible.

*Coût final de la construction de l'autoroute A66 : ventilation par poste*

Poste	Pourcentage
Etudes et direction des travaux	15,4 %
Acquisitions foncières	6,1 %
Dégagement des emprises	7,0 %
Terrassements	30,7 %
Ouvrages d'art	11,7 %
Assainissement	4,9 %
Chaussées	11,8 %
Equipements et aires de services	10,4 %
Aménagements paysagers	1,9 %
Total	100 %

Par rapport à la DUP, les principaux postes en augmentation sont (en MF TTC, valeur 1996) :

- Etudes : + 50 MF, l'estimation initiale était faible (10 % du coût des travaux) ne prenait pas en compte l'ensemble des frais de maîtrise d'œuvre et de contrôle. Le ratio de 15 % est constaté sur des opérations similaires,
- Dégagement des emprises : + 85 MF, ce poste a été très sous-estimé en amont, l'archéologie n'avait pas été prise en compte, les réseaux interceptés significativement plus nombreux,
- Terrassement : + 10 MF,
- Assainissement : + 50 MF, les ouvrages de protection des eaux ont été réalisés en fonction des préconisations plus contraignantes que prévu au regard de la loi sur l'eau.

Les postes en diminution sont notamment :

- Ouvrages d'art : - 120 MF, les études de détail ont permis de réduire le nombre d'ouvrages nécessaires ainsi que leur dimensionnement,
- Chaussées : - 40 MF, en raison de l'optimisation des structures et de l'évolution des caractéristiques géométriques des bretelles.

#### 4.1.2 Coût d'entretien et d'exploitation

##### Prévisions

Le dossier DUP indiquait : "Le coût d'entretien et d'exploitation s'élèvera à 467 000 F par km et par an". En référence avec les ratios habituellement utilisés dans les évaluations socio-économiques ex-ante, il semble que ce coût intègre les dépenses d'entretien courant et d'exploitation ainsi que les grosses réparations. Le coût d'entretien courant et d'exploitation prévu serait de l'ordre de 440 000 F par km et par an. (au prix de 1994 TTC)

##### Réalisations

Les coûts d'entretien (y compris grosses réparations) et d'exploitation sont estimés ex post, en moyenne annuelle sur l'ensemble de la durée de la concession à :

- Viabilité (€ 2007) : 600 k€/an
- Péage (€ 2007) : 900 k€/an
- Entretien et grosses réparations (€ 2007) : 1 000 k€/an

C'est à dire 64 k€<sub>2007</sub>/km.

Ce montant n'intègre pas :

- les frais généraux
- les frais financiers
- les impôts et taxes
- la dotation aux amortissements

Ramené aux conditions économiques de 1994, ceci donne :

- Viabilité : 80 000 F TTC (1994)/km
- Péage : 120 000 F TTC (1994)/km
- Entretien et grosses réparations : 130 000 F TTC (1994)/km

En réalité, les coûts d'entretien et d'exploitation sont de 330 000 F TTC<sub>1994</sub> par kilomètre et par an en moyenne au taux de TVA en vigueur.

Ces coûts sont en deçà des prévisions, notamment en raison d'un coût d'exploitation plus faible que prévu initialement (économie d'échelle résultant de l'exploitation conjointe des autoroutes A61 et A66).

### 4.2.1 Rappel du contenu de la DUP

Les indicateurs socio-économiques fournis dans le dossier de DUP sont les suivants :

- **Avantages en 2000** (année présumée de mise en service) : **310 MF**<sup>52</sup>
- **Coût économique global** : **1 880 MF<sub>1994</sub> TTC**, dont 1 650MF d'investissement et 18MF/an d'entretien et d'exploitation
- **Rentabilité immédiate** : **18 %**

Les avantages pris en compte dans cette approche sont seulement ceux qui sont calculables et monétarisables : les gains de temps, l'amélioration de la sécurité, les économies de frais de fonctionnement des véhicules.

N.B : la liste indiquée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP omettait l'amélioration du confort des automobilistes, valorisé par le biais d'un bonus qui est croissant avec la qualité de service de l'infrastructure sur laquelle ils circulent.

### 4.2.2 Méthodologie particulière

Il s'agit d'établir le bilan socio-économique de l'opération en utilisant les mêmes méthodes de calculs que lors de l'évaluation LOTI ex ante, à savoir les préconisations de l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne de mars 1986 (Direction des Routes/SETRA).

Les avantages sont calculés par rapport à une situation de référence sans projet. Pour cela, un scénario de référence a été modélisé et décliné à trois horizons différents : 2002, 2007 et 2020. On se reportera aux annexes pour plus d'informations sur les hypothèses retenues dans le cadre de la modélisation des différents horizons.

L'hypothèse d'évolution des prix retenue est un indice TP01 de +4 %/an ;

---

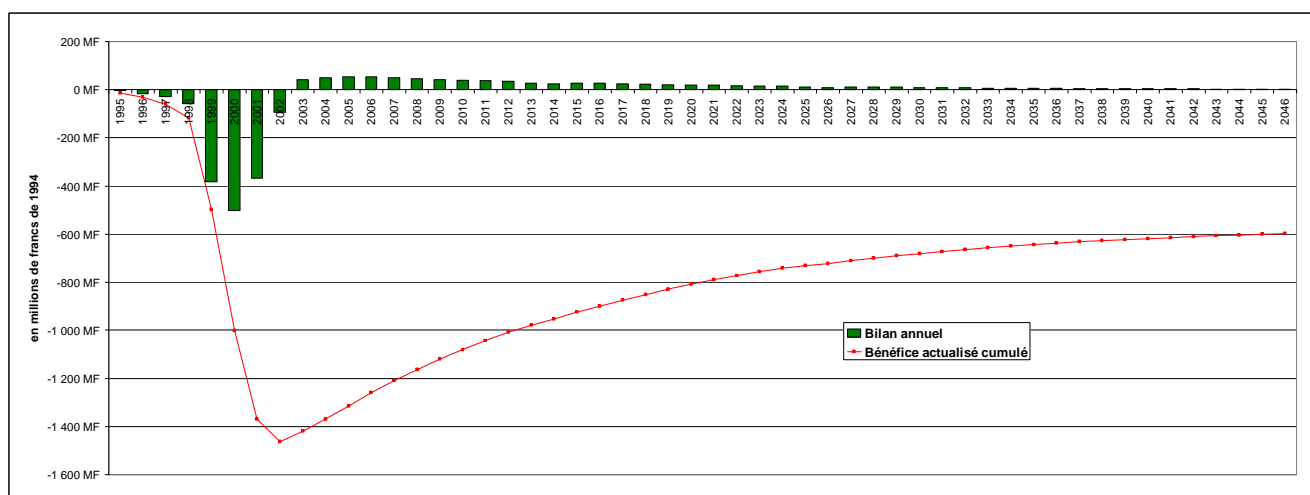
<sup>52</sup> On peut supposer qu'il s'agit de francs de 1994, date de la réalisation du dossier d'enquête.

### 4.2.3 Bilan économique pour la collectivité

Le tableau suivant présente les principaux indicateurs socio-économiques calculés dans le cadre de ce bilan.

	En Francs <sub>1994</sub>	En € <sub>2007</sub>
Avantages en 2002	91,9 MF	16,9 M€
Coût économique global actualisé <sup>53</sup>	1 731 MF	319 M€
Rentabilité immédiate	5,3 %	
Bénéfice actualisé au taux de 8 %	- 564 MF	- 104 M€
TRI	5,3 %	

Le graphique suivant présente la série des bénéfices annuels actualisés et cumulés année par année.



Le Taux de Rentabilité Interne est inférieur à 8 % et le bénéfice actualisé reste négatif au cours des ans, ce qui traduit le fait que les seuls avantages monétarisables ne suffisent pas à justifier le projet pour un taux d'actualisation de 8 %, au titre de la circulaire de 1986.

### 4.2.4 Explication des écarts

Seuls les trois premiers indicateurs peuvent être comparés aux résultats de l'évaluation ex ante, les autres indicateurs n'étant pas fournis dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

**Les avantages à l'année de mise en service sont plus de trois fois inférieurs aux avantages prévus initialement.** Cette différence est principalement due à la valorisation des gains de temps, pour laquelle les écarts s'expliquent par :

- les gains de temps unitaires dont bénéficient les usagers d'A66 inférieurs aux gains prévisionnels de l'évaluation « ex ante »,
- la part de marché de l'A66 sur la coupure inférieure à celle prévue dans l'évaluation ex ante,

<sup>53</sup> Actualisation à l'année précédant la mise en service réelle soit 2001

- l'absence de prise en compte de montée en charge. En effet, les trafics de la première année ont été en réalité nettement inférieurs aux trafics de deux ans après la mise en service. Un calcul de rentabilité immédiate prend en compte les bénéfices actualisés de la première année de mise en service qui est l'année la plus défavorable.
- les gains en matière de sécurité permis par l'A66 inférieurs aux gains prévisionnels de l'évaluation ex ante.

Par ailleurs, entre 2002 et 2007, les avantages de l'autoroute sont diminués par l'amélioration des conditions de circulation sur la RD820 suite à différents aménagements (mises à 2x2 voies, contournement d'agglomération).

**Le coût économique global actualisé est égal au coût prévu dans la DUP<sup>54</sup> à 1% près.**

---

<sup>54</sup> Ce coût global actualisé n'est pas fourni dans le dossier de DUP mais il peut être recalculé à partir du ratio des avantages à l'année de mise en service et du taux de rentabilité immédiate. Il était estimé à 1 720 MF<sub>1994</sub> environ.

#### 4.3.1 Rappel du contenu de la DUP

Le dossier de DUP est succinct sur les aspects financiers. Il est indiqué que « les recettes de péage participeront à la couverture des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation engagés par le concessionnaire ».

#### 4.3.2 Méthodologie particulière

Trois séries ont été reconstituées en euros courants, année par année jusqu'en 2032 (fin de la concession de l'A66) :

- les dépenses du concessionnaire<sup>55</sup>(correspondant aux hypothèses de coûts d'entretien et d'exploitation mentionnés au chapitre 4.2)
- les recettes de péages
- le taux de couverture des dépenses par les recettes permettant de connaître dans quelle mesure le péage permet de dégager pour le concessionnaire une capacité financière d'investissement sur d'autres infrastructures et d'amortissement des emprunts.

Un Taux de Rentabilité Interne du projet sur le plan financier jusqu'en 2032 est également estimé.

Ces indicateurs ont été calculés suivant deux scénarios. Le premier scénario considère l'ensemble constitué par l'A66 et l'A61 : un véhicule reporté sur l'A61 génèrera une recette de péage supplémentaire mais également un coût d'exploitation supplémentaire sur cette autoroute. Le second scénario considère les recettes et dépenses de l'A66.

Les hypothèses macro-économiques retenues pour le calcul socio-économique ainsi que le calcul financier sont les suivantes :

- Inflation : +2,5% en 2008, +2,1% en 2009 et +1,8%/an au-delà ;
- Evolution de l'indice des prix TP01 : +4 %/an ;

#### 4.3.3 Bilan financier de l'A66- Estimation

##### Scénario 1 : bilan sur A61+A66

Les péages rapportent de l'ordre de quatre fois le montant des dépenses annuelles.

Compte-tenu de l'investissement consenti par ASF pour la réalisation de l'autoroute, le Taux de Rentabilité Interne nominal de l'opération est **de 2,6 %**.

Le présent calcul ne prend pas en compte les investissements liés à l'élargissement de l'A61 entre Toulouse et l'A66.

##### Scénario 2 : bilan A66 seule

Les péages rapportent de l'ordre de trois fois le montant des dépenses annuelles.

Le Taux de Rentabilité Interne de l'opération est **de 0,1 %**.

<sup>55</sup> Les dépenses d'investissement ont été considérées en TTC jusqu'en 2001 dans la mesure où jusqu'à cette date les sociétés concessionnaire ne récupéraient pas la TVA puis HT à partir de 2001.

### Eclairage

L'autoroute A66 a été construite grâce au principe de l'adossement.

En effet, en 1992, un avenant à la convention de concession Etat/ ASF incluait A66 dans la concession, et le terme de celle-ci était alors fixé au 31 décembre 2012. A l'époque où l'Etat en a confié la concession à ASF, A66 n'a donc pas fait l'objet d'une étude financière en tant qu'opération isolée.

L'exercice de calcul d'un bilan financier ex post est conduit ici à titre indicatif et de façon approchée, car tous les éléments de calcul ne sont pas disponibles ou isolables, notamment frais généraux, frais financiers, impôts et taxes (hormis la TVA) liés à la construction et surtout à l'exploitation d'A66.

Même si la rentabilité financière propre de l'opération est très faible, l'équilibre financier global de la société ASF n'a pas été remis en cause par la concession d'A66. Le principe de l'adossement a donc permis de faire prendre en charge par la société concessionnaire la construction et l'exploitation de cette nouvelle section autoroutière, sans versement de subvention publique et tout en maintenant son équilibre financier.

### Définition de l'adossement

Pour chaque nouvelle autoroute, ou section d'autoroute, l'Etat concédant choisissait la société concessionnaire selon une logique géographique, à savoir l'attribution des concessions d'une même zone à un unique concessionnaire, et une logique financière caractérisée par la pratique dite de "l'adossement". Celle-ci consistait à faire financer les nouvelles sections d'autoroutes, moins rentables, par les péages prélevés sur les sections plus anciennes, plus rentables et parfois déjà amorties, de ce concessionnaire.

Formellement, au lieu d'attribuer une nouvelle concession pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroute, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections d'autoroutes comprises dans une unique concession globale attribuée à chaque société autoroutière. Au besoin, la durée de cette concession globale était allongée pour faciliter le financement de la nouvelle section.

Cette politique a permis de construire assez rapidement un réseau important d'autoroutes de bonne qualité sans aucune dépense pour le budget de l'Etat.

Source : "La réforme de la politique autoroutière" (rapport annuel 2002 de la Cour des Comptes, p.321 et suivantes).

#### 4.3.4 Explication des écarts : rapprochement entre les prévisions et les réalisations

Les recettes de péages permettent en effet de couvrir les frais d'entretien et d'exploitation et participent à la couverture des coûts de construction.

Conformément aux prévisions de la DUP, aucun indicateur n'étant fourni dans l'évaluation « ex ante » il n'est pas possible d'analyser les écarts.



# 5 Les effets de l'A66 sur les territoires et l'économie locale

Au vu des entretiens d'acteurs, de l'enquête postale auprès des maires et de l'analyse bibliographique, plusieurs thèmes ont été identifiés comme étant les principaux éléments d'enjeux territoriaux de l'A66. Ce chapitre a pour objet d'évaluer de manière plus précise les effets de l'A66 dans les domaines concernés.

**L'objectif de cette deuxième phase est de comparer les effets de l'A66 attendus et réalisés.**

L'impact de l'A66 sera ainsi évalué sur les thèmes suivants :

- les effets directs de l'infrastructure sur le territoire :
  - la fiscalité locale,
  - les effets du chantier sur l'économie locale.
- les effets indirects de l'infrastructure sur les activités économiques :
  - le développement des locaux d'activités,
  - l'évolution des zones d'activités,
  - la dynamique d'implantation des entreprises,
  - les commerces et services,
  - le développement de l'activité touristique,
  - le développement de l'emploi.
- les effets indirects sur la démographie et l'habitat.

Chacun de ces thèmes sera analysé suivant quatre étapes :

- Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP
- Méthodologie particulière mise en œuvre
- Les effets de l'A66 : analyse de l'évolution depuis 1992 et notamment depuis 2002, analyse des facteurs explicatifs et des effets
- Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts.

N.B : Pour une meilleure lecture et compréhension des écarts, certaines prévisions des effets du dossier d'enquête préalable peuvent être insérées dans le chapitre « explications des écarts » (*en bleu dans le texte*).

Les analyses de ce chapitre se basent sur des données socio-économiques chiffrées complétées par la réalisation d'entretiens téléphoniques avec les acteurs locaux concernés : gestionnaires de zones d'activités, professionnels du tourisme, responsables d'entreprises et commerçants.

### 5.1.1 Fiscalité locale et nationale

#### 5.1.1.1 Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP

*“La création d’une autoroute est également génératrice de taxe professionnelle pour les communes traversées. Celle que devraient se partager les communes concernées par l’autoroute Toulouse-Pamiers serait de l’ordre de 3,2 MF” (DUP, p 225)*

- Nailloux :

*“Ce syndicat (“Symbiose”) permettra une mise en commun des recettes liées à l’autoroute (travaux, taxe professionnelle de l’autoroute et du péage), une part étant destinée à la commune centre, l’autre part étant destinée aux communes environnantes”. (DUP, p 227)*

#### 5.1.1.2 Méthodologie particulière

L’autoroute A66 est génératrice de recettes fiscales supplémentaires pour les communes traversées par l’infrastructure. En effet, en lien avec la construction et l’exploitation de l’A66, ces communes perçoivent une taxe foncière et une taxe professionnelle<sup>56</sup>. Par ailleurs, l’arrivée de l’infrastructure engendre des recettes fiscales indirectes liées à l’augmentation de l’activité économique et de la population.

Au regard des sources directes disponibles, les plus fiables et exhaustives, **l’objectif de cette partie est d’appréhender l’impact de l’A66 sur la fiscalité des communes ainsi que sur la fiscalité nationale.**

- **La taxe professionnelle** représentant une part importante des recettes perçues par les communes, il s’agit d’évaluer sa part dans le budget communal, ainsi que son incidence sur le développement des communes. Environ un tiers du montant de la taxe professionnelle bénéficie aux communes ou syndicats de communes concernés. Le reste bénéficie pour environ un tiers aux Conseils Général et Régional, et pour moins de 5 % aux CCI concernées.
- Il s’agit également d’évaluer le poids des recettes générées par le versement de **la taxe foncière** par le concessionnaire. La taxe sur le foncier bâti bénéficie pour environ deux tiers aux communes et syndicats de communes concernés et pour environ un tiers aux Conseils Général et Régional.
- **L’Etat perçoit la redevance domaniale et la taxe d’aménagement du territoire (TAT).**

#### Eclairage

Les entreprises qui interviennent sur le chantier et qui se domicilent provisoirement dans la zone du projet sont assujetties localement à la Taxe Professionnelle (TP).

**Par ailleurs, en phase d’exploitation, pour ASF, la base d’imposition est déterminée selon la longueur du tracé (comprenant les diffuseurs, bretelles de raccordement), la superficie des aires de repos et de services, le nombre de voies en gare de péage. \*** Le taux d’imposition est voté par le conseil municipal : le montant peut ainsi fortement varier.

\*Circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d’évaluation économique des investissements routiers en rase campagne.

<sup>56</sup> L’Etat perçoit la redevance domaniale et la taxe d’aménagement du territoire (TAT).

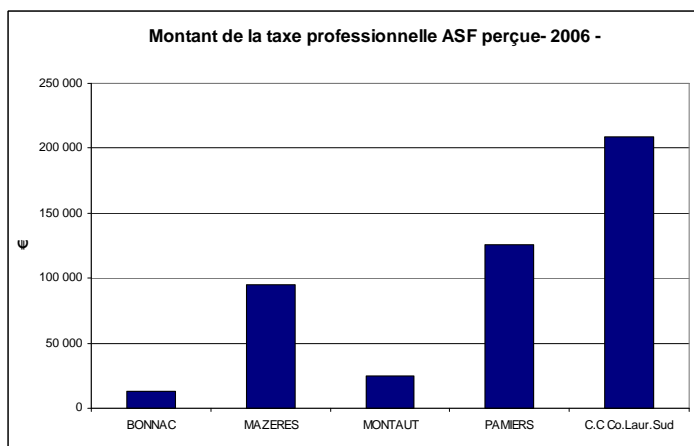
Les montants versés par ASF à l'Etat, au titre de l'A66, s'élèvent en 2006 <sup>57</sup>:

- Pour la Taxe d'Aménagement du Territoire, à près de 800 000 €<sub>2006</sub>
- Pour la redevance domaniale, à près de 620 000 euros <sub>2006</sub>

### 5.1.1.3 Les effets de l'A66 sur la fiscalité locale et nationale

#### Répartition des versements de TP à destination des communes

En 2006, le montant total de la taxe professionnelle perçu par les communes traversées par l'A66 s'élève à 468 200 euros<sup>58</sup>.



Le graphique ci-contre illustre la répartition de ce montant total entre les différentes communes et communautés de communes concernées.

Depuis 2004, la communauté de communes Co.Laur.Sud a mis en place la **Taxe professionnelle Unique (TPU)**. Dans le cadre de ce système fiscal, la communauté de communes perçoit la taxe professionnelle des communes. Au total, Co.Laur.Sud a perçu en 2006 environ 200 000€ de TP, pour l'exploitation de l'autoroute sur le territoire d'Aignes, Calmont, Gibel, Monestrol, Montgeard et Nailloux. **Ces recettes fiscales supplémentaires représentent 5 à 7 % de l'ensemble des recettes perçues par la communauté de communes en 2006.**

#### Taxe professionnelle perçue

- Du fait de la présence de la barrière pleine voie et de deux diffuseurs (partiel et complet), **la commune de Pamiers a davantage perçu de taxe professionnelle que d'autres communes.** Son montant ne représente cependant qu'environ 1 % du budget de la commune, ce qui explique que la part des recettes fiscales perçues pour l'autoroute dans le budget de la commune est estimée par les communes comme modérée.
- **La commune de Mazères** bénéficie également d'une taxe professionnelle plus élevée, du fait de l'implantation du diffuseur, d'une aire de repos et de "points services". Le montant représente environ **5 % de la totalité des recettes perçues par la commune en 2006.** Par ailleurs, la commune estime que l'autoroute a permis de générer d'importantes recettes fiscales indirectes (taxe d'habitation, taxe professionnelle de nouvelles entreprises, etc.).

<sup>57</sup> Ne prends pas en compte les véh.km générés par l'A61

<sup>58</sup> Source ASF

## Répartition des versements de la Taxe Foncière à destination des communes

En 2006, plus de 63 000 euros de Taxes Foncières ont été versés par ASF, principalement à destination de la commune de Pamiers<sup>59</sup>.

## Les effets de l'A66

### ➤ Un impact globalement positif qui reste variable selon des communes :

Les recettes perçues, et principalement la taxe professionnelle, ont eu un effet significatif sur le budget des petites communes pour lesquelles l'emprise foncière de l'A66 est importante.

**Les recettes fiscales supplémentaires ont contribué à donner les moyens aux communes de développer les infrastructures nécessaires à l'implantation d'entreprises et d'habitants** (aménagement de voies de raccordement aux zones d'activités)<sup>60</sup>. Elles ont eu également pour effet le maintien et la création d'équipements publics. La communauté de communes de Nailloux a pu notamment investir dans la création de nouvelles crèches et écoles, un gymnase et un collège.

La commune de Pamiers a perçu en 2006 près de 200 000 euros de taxes, en lien avec l'A66 (taxe professionnelle et taxe foncière). L'impact sur le budget de la commune reste cependant limité compte tenu de la présence de nombreuses activités économiques déjà présentes avant la mise en service de l'A66).

### 5.1.1.4 Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts

---

La taxe professionnelle versée par ASF en 2006 s'élève à 468 200 €, soit 17% de moins que l'estimation donnée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Cet écart peut s'expliquer par des adaptations du tracé, de la superficie des gares de péage et des aires de repos<sup>61</sup>.

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, le secteur de Nailloux a bien bénéficié des recettes générées par l'A66 pour améliorer l'attractivité du site.

---

<sup>59</sup> Source ASF

<sup>60</sup> Selon les questionnaires adressés aux maires (mairie de Mazères)

<sup>61</sup> Une aire de service, plus consommatrice d'espace, était prévue

## 5.1.2 Effet du chantier sur les entreprises et la main d'œuvre

### 5.1.2.1 Rappel des prévisions du dossier d'enquête préalable a la DUP

Aucun élément n'est présent à ce sujet dans ce dossier.

### 5.1.2.2 Méthodologie particulière

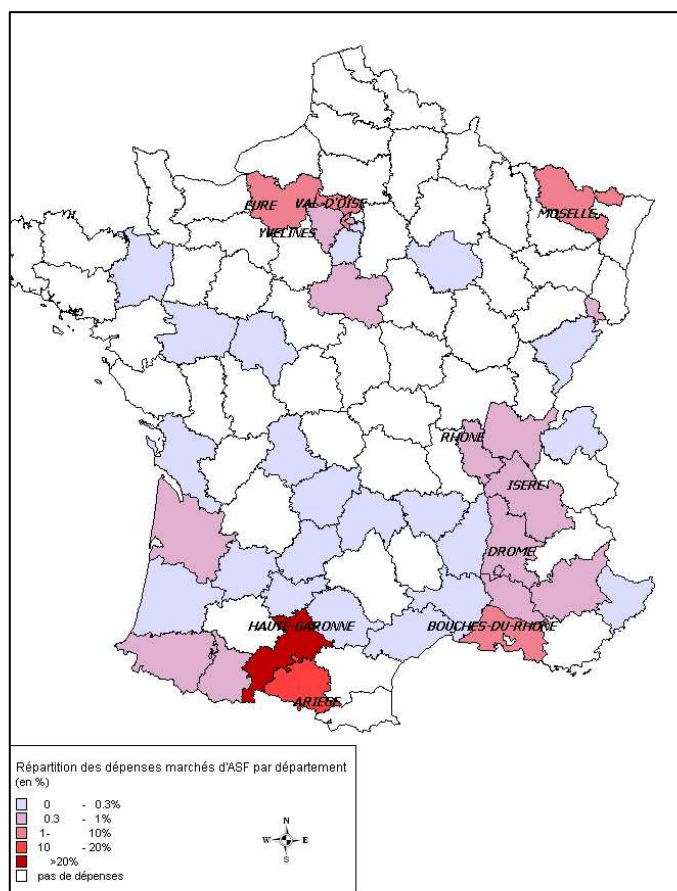
Les effets du chantier de l'A66 sur l'économie locale sont appréhendés selon deux indicateurs :

- l'importance du chiffre d'affaires des **entreprises locales** durant le chantier,
- les emplois créés directement ou indirectement au cours du chantier.

### 5.1.2.3 Les effets du chantier

#### 5.1.2.3.1 Les effets du chantier sur les entreprises locales

#### Rayonnement du chantier de l'A66 en termes de recettes versées aux entreprises



Les deux tiers du montant des marchés de construction de l'A66 sont revenus à des entreprises régionales (Midi-Pyrénées) :

- près de la moitié ont bénéficié à des entreprises de Haute-Garonne,
- près de 20 % ont bénéficié à celles de l'Ariège.

Le rayonnement du chantier est principalement local et a notamment bénéficié aux entreprises implantées en Haute-Garonne. 46 % de l'investissement relatif à la construction de l'A66 ont été versés aux établissements de Haute-Garonne.

Près de 18 % des dépenses ont été réalisées à destination d'entreprises implantées en Ariège.<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Source : Bilan construction ASF

#### 5.1.2.3.2 Les effets du chantier sur la main d'œuvre : emplois créés ou maintenus durant le chantier (mai 1999-décembre 2001)

**Les emplois directs** sont ceux directement associés à la construction de l'autoroute (entreprises BTP, ingénierie, etc.)

**Les emplois indirects** (ou induits) sont ceux liés aux fournitures du chantier, ou découlant de la consommation des salariés du chantier auprès des commerces et services locaux.

**Les emplois locaux** sont ceux qui sont générés pour les résidents du département de la Haute-Garonne et de l'Ariège. Ils comprennent les intérimaires.

Le bilan 2004 réalisé par ASF relatif à la construction de l'A66 évalue à **15 700 le nombre d'hommes-mois mobilisés sur la totalité de la durée du chantier (32 mois)**. Ceci est l'équivalent de de 500 emplois plein-temps sur la durée du chantier et jusqu'à près de 800 personnes durant le printemps 2000.

Près de 50 % de ces emplois sont des emplois locaux.

##### Mazères

Sur la commune de Mazères, les commerces, restaurants et hôtels ont connu une croissance de leur activité très importante pendant le chantier. Cette période de forte activité a permis à certaines entreprises de se développer.

#### 5.1.2.3.3 Les effets de l'exploitation de l'A66 sur la main d'œuvre

25 emplois en équivalent temps plein sont affectés à l'exploitation et l'entretien de l'A66.

#### → LES EFFETS DE L'A66

##### ➤ Le chantier de l'A66 a eu un effet positif sur les entreprises et la main d'œuvre locale

- Il a généré de l'emploi direct, principalement local, et a également entraîné une activité supplémentaire pour les commerçants des communes riveraines.
- La majorité des dépenses du chantier ont bénéficié aux entreprises implantées en Midi-Pyrénées, 46 % en Haute-Garonne et 18 % en Ariège.

Compte tenu du caractère enclavé de l'Ariège, **le développement de l'activité économique constitue l'un des enjeux principaux de la mise en service de l'A66**. En tant que voie d'accès majeure au territoire de l'Ariège, l'A66 représente aujourd'hui un véritable moteur de son désenclavement, favorable à son développement économique.

L'objectif de cette partie est d'analyser l'influence de l'A66 sur le contexte économique général à travers une analyse de l'évolution des indicateurs économiques et une analyse comparative avec les tendances départementales, régionales ou nationales.

Les effets de l'A66 sur le développement des activités économiques seront évalués, en se basant sur :

- le développement des locaux d'activités,
- le développement des zones d'activités,
- la dynamique d'implantation des entreprises hors commerces et services,
- la dynamique des commerces et services hors tourisme,
- le développement de l'activité touristique,
- l'évolution de l'emploi.

### 5.2.1 Cadrage

#### 5.2.1.1 Le développement des locaux d'activités

##### 5.2.1.1.1 Rappel des « prévisions » du dossier d'enquête préalable à la DUP

L'analyse des données de locaux d'activité est l'une des composantes du thème « effets sur les activités économiques ». Les comparaisons avec les « prévisions » du dossier d'enquête préalable à la DUP se réfèrent donc à ce thème plus large.

▪ **Cadrage général :**

*« La future autoroute Toulouse-Pamiers aura des répercussions en matière de développement économique sur les pôles d'ancrage majeurs présentés dans le cadre du diagnostic, notamment : Villefranche-de-Lauragais et Auterive pour le département de la Haute-Garonne, Foix-Varilhes-Pamiers et Saverdun-Mazères pour le département de l'Ariège. Le futur axe routier pourrait également avoir des répercussions sur des communes plus modestes telles que Nailloux et Lavelanet : amélioration en termes d'accessibilité routière. » (DUP, p227)*

▪ **L'Ariège :**

*« Il sera ainsi possible de valoriser pleinement les savoir-faire industriels de ce département (...) : industrie textile, mécanique, métallurgique, sidérurgique, ou papetière. » (DUP, p 228)*

*« Dans la continuité de la future autoroute Toulouse-Pamiers (axe Nord-Sud), un certain nombre de mesures d'accompagnement permettront de renforcer les effets attendus de la mise en service de l'autoroute Toulouse-Pamiers (...). Cette stratégie volontariste a été mise en place afin de contrebalancer la force d'aspiration de la métropole toulousaine : elle s'inscrit dans la volonté du Conseil Régional de Midi-Pyrénées de constituer des villes moyennes d'équilibre (pôle d'ancrage urbain et économique), situées à moins d'une heure de Toulouse. » (DUP, p228)*

*« Une fois aménagée, la future autoroute pourra jouer son rôle de désenclavement économique de l'Ariège et contribuer ainsi au maintien, voire à plus long terme, au développement du tissu économique. » (DUP, p 231).*



- **Nailloux :**

« Malgré un tissu économique faiblement développé, l'impact du futur axe autoroutier pourrait se traduire par une qualification économique du site. » (DUP, p227)

- **Auterive :**

« L'amélioration des conditions de circulation sur cet axe délesté des flux empruntant A20 (A66) et les travaux d'amélioration prévus dans le cadre du XIème Plan, pour lesquels 200MF sont débloqués, permettront de maintenir l'attractivité du secteur. »(DUP, p227)

- **Lavelanet :**

« Pour la commune, et plus globalement, pour le secteur géographique de Lavelanet, le futur axe autoroutier est un enjeu important bien qu'il faille relativiser son impact en termes de développement économique. »(DUP, p229)

#### 5.2.1.1.2 Méthodologie particulière

Le dossier d'enquête préalable à la DUP présente une analyse du développement des locaux d'activité entre 1983 et 1993, à travers l'évolution des permis de construire destinés à des locaux d'activités. Cet indicateur est issu des bases « SITADEL ». Il permet d'appréhender, au vu des surfaces autorisées, la dynamique d'implantation des activités économiques par commune.

#### 5.2.1.1.3 Les effets de l'A66 sur le développement des locaux d'activités

##### → Evolution

---

###### | Entre 1983 et 1993

97 % des surfaces de locaux d'activités autorisées dans le territoire d'études sont concentrées en Haute-Garonne, au sein des communes de l'agglomération toulousaine (Toulouse, Blagnac, Labège, Portet-sur-Garonne, Saint-Orens, Gameville). En Ariège, **les communes de Foix et Pamiers, représentent les principaux lieux d'implantation des locaux d'activités**. Parallèlement, les communes de Nailloux, Mazères, Saverdun et Cintegabelle ont accueilli relativement peu de surfaces destinées aux locaux d'activités (chacune entre 1 000 et 10 000 m<sup>2</sup> en dix ans).

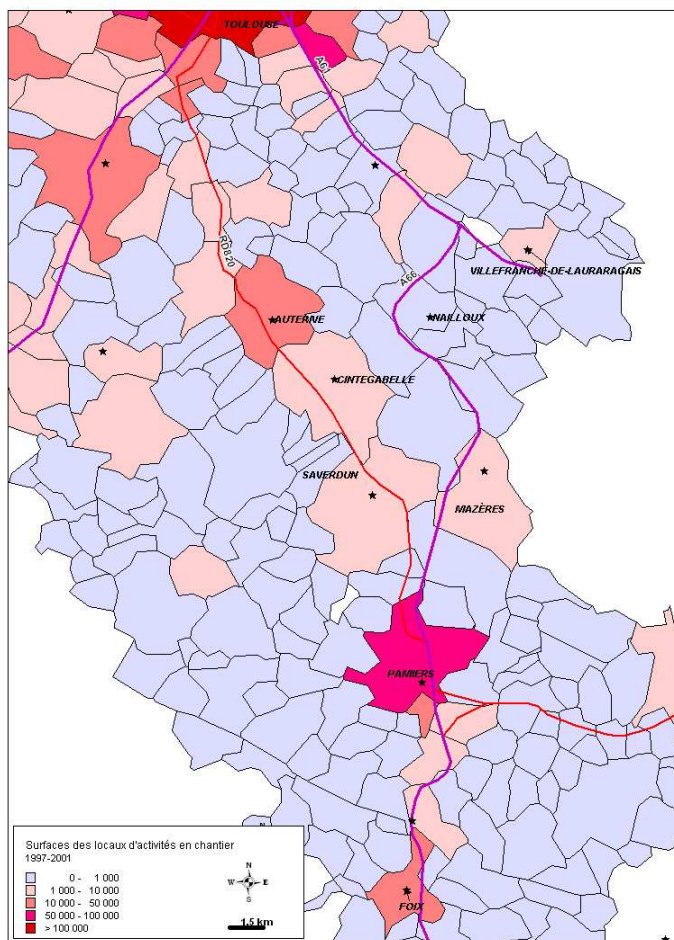
###### | Evolution entre 1997 et 2001

Plusieurs dynamiques sont observées, selon les secteurs géographiques :

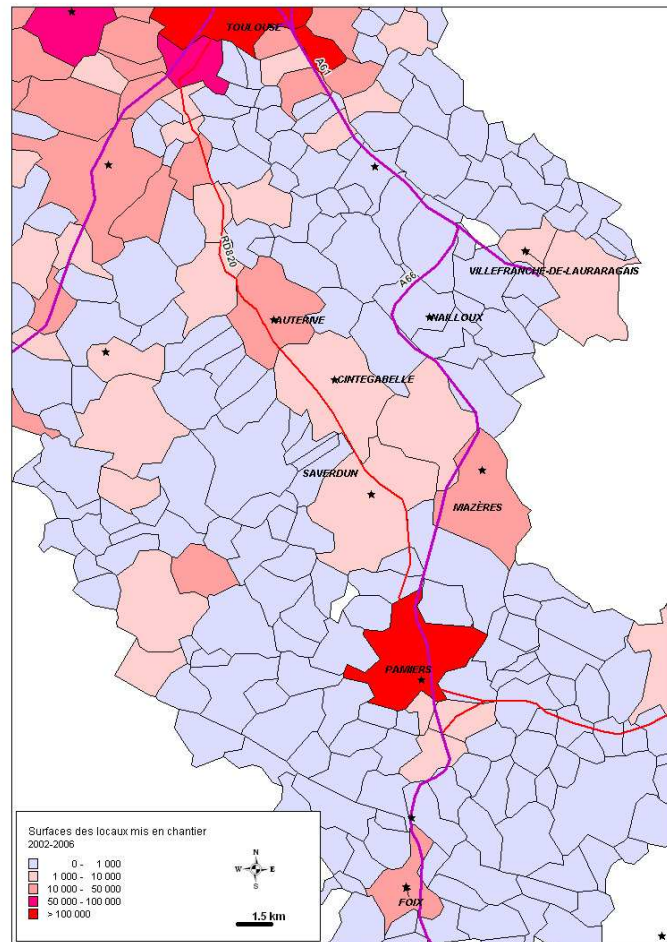
- Une continuité dans la dynamique de construction au sein de **l'agglomération toulousaine**.
- Une accélération du rythme de construction sur **la commune de Pamiers** : elle représente la plus importante commune d'implantation de surfaces de locaux d'activités en Ariège, tant avant qu'après 2002 ; ce sont majoritairement des locaux à destination de surfaces commerciales ;
- Une forte croissance des surfaces sur la **commune de Mazères** et, dans une moindre mesure, sur la commune de **Saverdun et d'Auterive** ; il s'agit principalement de locaux à destination d'activités industrielles (activités consommatrices d'espace).

## EVOLUTION DES SURFACES D'ACTIVITES 1997-2006

SURFACES DES LOCAUX D'ACTIVITES MIS EN CHANTIER ENTRE 1997 ET 2001



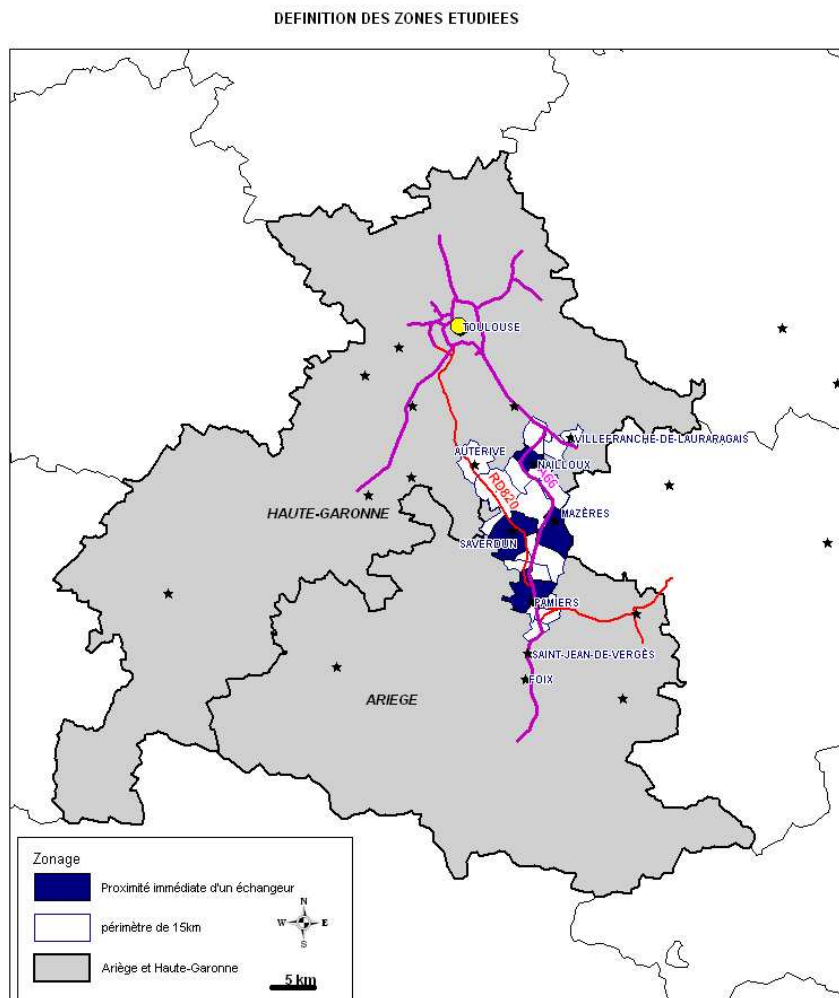
SURFACES DE LOCAUX D'ACTIVITES MIS EN CHANTIER ENTRE 2002 ET 2006



## Comparaison par zones géographiques

L'objectif est d'analyser l'aire d'influence de l'A66 sur le rythme de la construction.

Rapportées au nombre d'emplois, les surfaces de locaux d'activités autorisées sont analysées selon différentes zones géographiques :



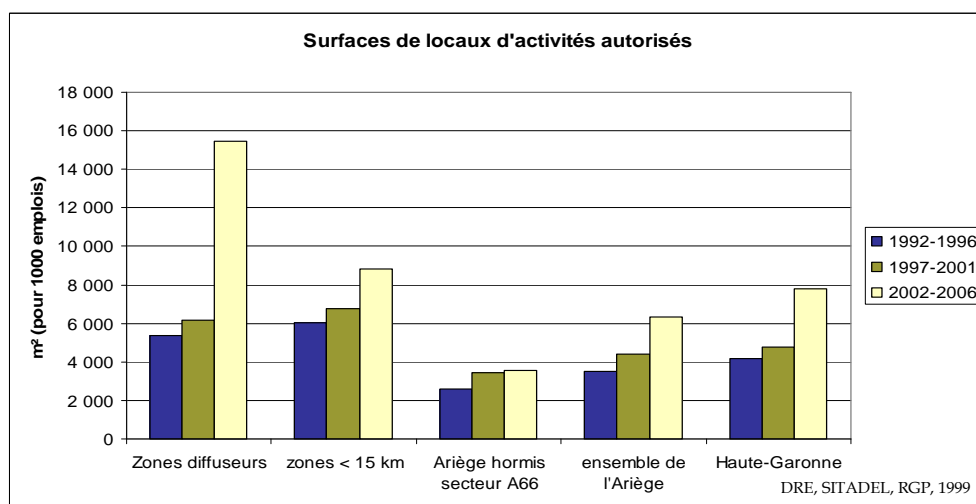
- les communes situées à proximité immédiate d'un diffuseur de l'A66 : Nailloux, Mazères, Saverdun, Pamiers ;
- les communes situées dans un périmètre de 15 km environ autour de l'A66 (hors communes des diffuseurs) ;
- les départements de l'Ariège et de la Haute-Garonne

N.B : ce chapitre analyse l'impact de l'A66 sur le développement économique de l'Ariège conformément à l'objectif identifié dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Les communes situées en Haute-Garonne sont cependant également prises en compte dans cette analyse.

### Ratio surfaces de locaux d'activités construites/ nombre d'emplois

Le ratio entre les surfaces construites et le nombre d'emplois (RGP 1999) permet d'effectuer une analyse comparative de l'évolution de la dynamique de construction par rapport à l'activité économique du territoire en 1999 en l'absence d'une estimation fiable des surfaces totales en volume par commune.

N.B : le nombre d'emplois, issu du recensement général de la population de 1999 (RGP), comptabilise le nombre d'emplois total au lieu de travail (salariés et non salariés).



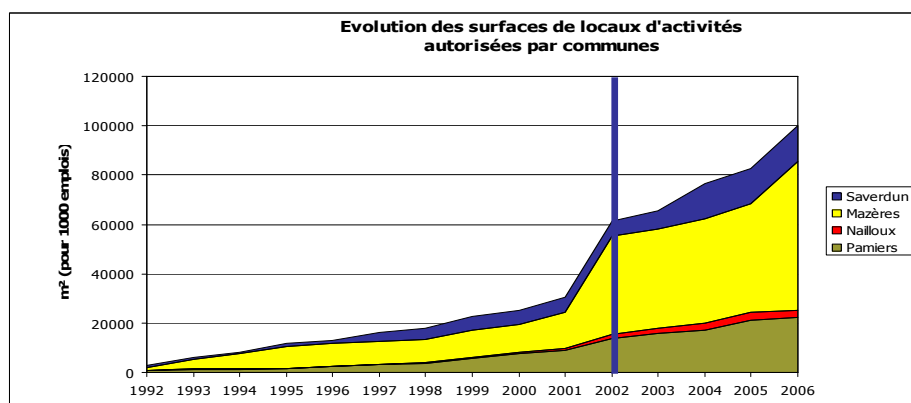
#### Evolution 1992-2006

**L'accélération de la dynamique de construction est particulièrement marquée sur les communes situées à proximité de l'A66 :**

- A partir de 2002, les communes situées à proximité des diffuseurs de l'A66 connaissent une forte croissance de la construction de locaux d'activités (+152 % contre +14 % sur la période antérieure.
- Sur un périmètre de 15 km autour de l'autoroute, l'évolution des surfaces de locaux d'activités est plus progressive.
- L'ensemble du département de l'Ariège a connu une dynamique d'implantation, rapportée au nombre d'emplois, globalement comparable à celle du département de la Haute-Garonne ;
- Les communes de l'Ariège situées hors du périmètre de l'A66 (zones de diffuseurs et zones situées à moins de 15 km) ont connu un ralentissement de la dynamique de construction à partir de 2002. Cela peut être associé au phénomène de concentration de la construction de locaux d'activités autour de l'autoroute depuis 2002.

## Dynamiques locales : rythme de construction sur les communes situées à proximité des diffuseurs : les communes de Pamiers, Mazères, Saverdun et Nailloux

N.B : les graphiques ci-dessous représentent les surfaces autorisées cumulées depuis 1992. La totalité des surfaces de locaux d'activité existants n'étant pas connue précisément, il n'est pas possible de calculer d'évolution relative. Il est par ailleurs important de noter que ces données ne tiennent pas compte des surfaces abandonnées (fermeture de site).



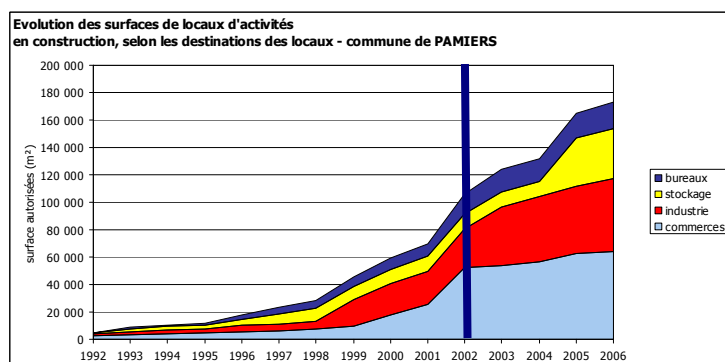
Source : DRE SITADEL, INSEE 1999

### Une accélération de la dynamique à partir de 2001

Le graphique ci-dessus permet d'observer une **tendance globale à l'augmentation des surfaces de locaux d'activités entre 1992 et 2006**, ainsi qu'une accélération de cette dynamique à partir de 2001 :

- Une croissance progressive pour la commune de Pamiers.
- Une forte croissance en 2002 sur la commune de Mazères. L'implantation de Denjean Logistic en 2002 sur une surface d'environ 20 000 m<sup>2</sup> explique notamment cette "explosion" des surfaces des locaux d'activités.

### La commune de Pamiers

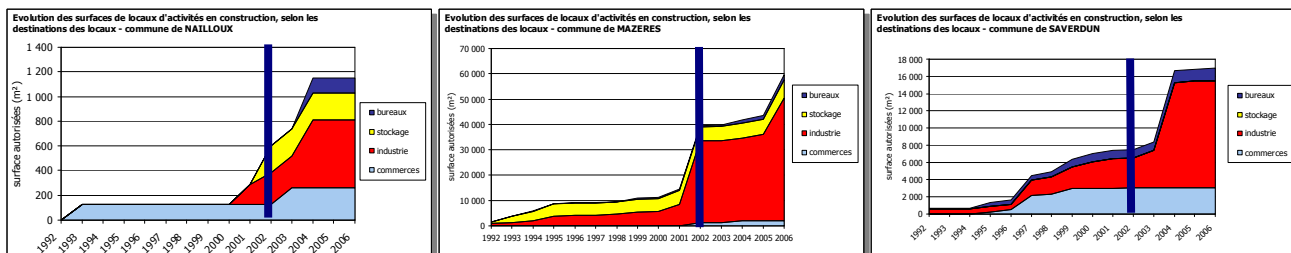


Source : DRE, SITADEL, INSEE 1999

### Pamiers

Une accélération des surfaces de locaux construits, amorcée en 1998, et renforcée à partir de 2001. Ce sont principalement des locaux à destination d'activités commerciales ou industrielles.

- Une rupture dans la dynamique d'implantation, observée sur les communes de Mazères, Saverdun et Nailloux



#### Mazères, Saverdun, Nailloux

- Un développement important des surfaces de locaux d'activités à partir de 2001, qui répond à des dynamiques différentes :
  - la commune de Nailloux, qui n'avait pas délivré de permis depuis 1992, rencontre un décollage important des activités économiques, mais dans de faibles proportions en volume ;
  - sur Mazères et Saverdun, qui disposaient d'un tissu économique existant, le développement a été principalement réalisé par l'implantation de quelques grosses entreprises dans le secteur de l'industrie.

#### ➔ Les effets de l'A66

- L'aire d'influence de l'A66 se restreint principalement aux communes situées à proximité immédiate des diffuseurs
- Au-delà, dans un périmètre de 15 km autour de l'autoroute, les évolutions constatées s'inscrivent dans les dynamiques départementales. On ne détecte donc pas d'effet net de l'autoroute sur l'activité économique.
- En dehors des zones définies ci-dessus, on ne constate pas de rupture :
  - les communes de la Haute-Ariège, notamment Varilhes et Verniolles, rencontrent une évolution plus progressive, dont le démarrage est antérieur à la mise en service de l'A66 ;
  - dans le Pays d'Olmes, la commune de Mirepoix par exemple ne connaît pas d'évolution significative. Le rythme de construction est relativement stable.
- Si l'on constate au niveau départemental un impact positif de l'autoroute sur la dynamique de construction de locaux d'activités, on peut noter que ce dynamisme s'est concentré sur les zones proches des échangeurs.

NB : les graphiques relatifs aux communes non étudiées dans cette partie peuvent être consultés en Annexe

#### 5.2.1.1.4 Comparaison des effets de l'A66 aux prévisions de la DUP et explication des écarts

##### → Un développement économique à la hauteur des effets attendus

---

Contrairement à ce qui était évoqué dans le dossier d'enquête préalable à la DUP qui prévoyait que l'A66 permettrait de maintenir à court terme l'activité économique, on constate que, dès avant la mise en service de l'autoroute, l'Ariège, et notamment la "Basse-Ariège", avait déjà entamé sa croissance économique. **L'A66 a donc permis de renforcer cette dynamique.** L'impact sur le dynamisme économique a principalement été ressenti sur l'aire d'influence de l'A66 qui reste relativement restreinte. La mise en place de certaines mesures d'accompagnement a permis de renforcer les effets de l'A66.

##### Eclairage : « Basse-Ariège »

Spécialisé dans les activités de sous-traitance de l'aéronautique et les biotechnologies, le Pays des Portes de l'Ariège constitue un véritable bassin de vie dans lequel vivent et travaillent **72 % des actifs y ayant un emploi.**

**Conformément à ce qui était prévu, le développement économique n'a pas eu lieu de manière homogène sur l'ensemble du département mais principalement sur les "pôles d'ancrage majeurs".** Ce sont principalement les communes desservies par les diffuseurs autoroutiers qui ont bénéficié des avantages de l'A66.

Aujourd'hui, mis à part ce secteur, le territoire de l'Ariège reste encore peu dynamique économiquement.

##### → Pas de renforcement de la conurbation Pamiers-Foix-Varilhes, mais l'émergence d'un pôle économique à l'échelle de l'Ariège : Pamiers

---

Contrairement à ce qui a été envisagé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, la "conurbation Foix-Varilhes-Pamiers" n'a pas émergé. Chaque commune du secteur a connu un développement économique propre, sans réelle dynamique d'ensemble. Cela s'explique en partie par l'absence de coordination entre les communes du territoire (absence de SCOT, pas de communauté d'agglomération). La commune de Pamiers est celle qui a le plus bénéficié des retombées économiques de l'A66. Particulièrement attractive, elle constitue aujourd'hui « la capitale économique de l'Ariège ». Pamiers joue donc aujourd'hui le rôle de "ville moyenne d'équilibre", capable de limiter la "force d'aspiration" de l'agglomération toulousaine. Son poids à l'échelle régionale reste cependant limité du fait de sa taille.



### 5.2.1.2 Le cas des zones d'activités (ZA)

---

L'objectif est de dresser un bilan chiffré de l'évolution des zones d'activités sur le territoire d'étude depuis la mise en service de l'A66, et d'appréhender les stratégies mises en œuvre dans l'optique de favoriser leur développement.

Il s'agit d'approfondir les facteurs explicatifs du développement des zones d'activités et de comparer ce développement au dynamisme attendu.

A l'époque du dossier d'enquête préalable à la DUP, en 1992, les zones d'activités sont essentiellement concentrées au sein de l'agglomération toulousaine et, dans une moindre mesure, sur les communes d'Auterive, Villefranche-de-Lauragais, Foix-Varilhes-Pamiers et Mazères-Saverdun.

Des approfondissements sont donc effectués sur les zones d'activités précédemment citées et en complément sur les zones de Nailloux-Calmont et Lavelanet- Mirepoix.

#### 5.2.1.2.1 Les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP

- **Villefranche-de-Lauragais :** « *Le futur axe autoroutier Toulouse-Pamiers permettra d'améliorer encore le positionnement déjà favorable de ce secteur, et des projets de zones d'activités sont prévus, à terme, dans cette perspective.* » (DUP, p. 227)
- **Auterive :** « *Le projet de zone d'activités intercommunale située entre la RN20 et la future autoroute va certes dans le sens d'une amélioration du ratio emploi/population active. Mais il apparaît également comme un concurrent du pôle Pamiers-Foix, tout comme sont concurrents les projets de zones d'activités de Nailloux et d'Auterive-Miremont.* » (DUP, p. 226)
- **Saverdun-Mazères :** « *Le futur axe autoroutier Toulouse-Pamiers ne pourra avoir qu'un impact positif sur le tissu économique de ces communes (et des communes environnantes) qui disposent des réserves foncières en vue de la création de zones d'activités, qui seraient localisées entre la RN20 et le futur axe autoroutier Toulouse-Pamiers.* » (DUP, p.229)
- **Foix-Varilhes-Pamiers :** « *Pour la conurbation urbaine Foix-Varilhes-Pamiers, l'enjeu est (...) ; structurer le développement économique autour du pôle technologique de Cap Delta et de la zone d'activité de Delta Sud* » (DUP, p.229)
- **Lavelanet :** « *La future autoroute permettra une amélioration de l'accès à la métropole toulousaine sous réserve d'une amélioration de l'axe Pamiers-Mirepoix-Lavelanet* ». (DUP, p.229)

#### 5.2.1.2.2 Méthodologie particulière

L'objectif est ici de mesurer l'évolution de l'attractivité des zones d'activités situées autour de l'A66, et d'évaluer les facteurs explicatifs à leur développement.

Le taux de remplissage<sup>63</sup> actuel sera comparé à l'état observé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP et dans l'état zéro<sup>64</sup>.

Ce recensement a été effectué avec l'aide d'Ariège Expansion, et des gestionnaires des zones d'activités. Il s'agit ensuite de comparer les effets attendus avec les effets réalisés.

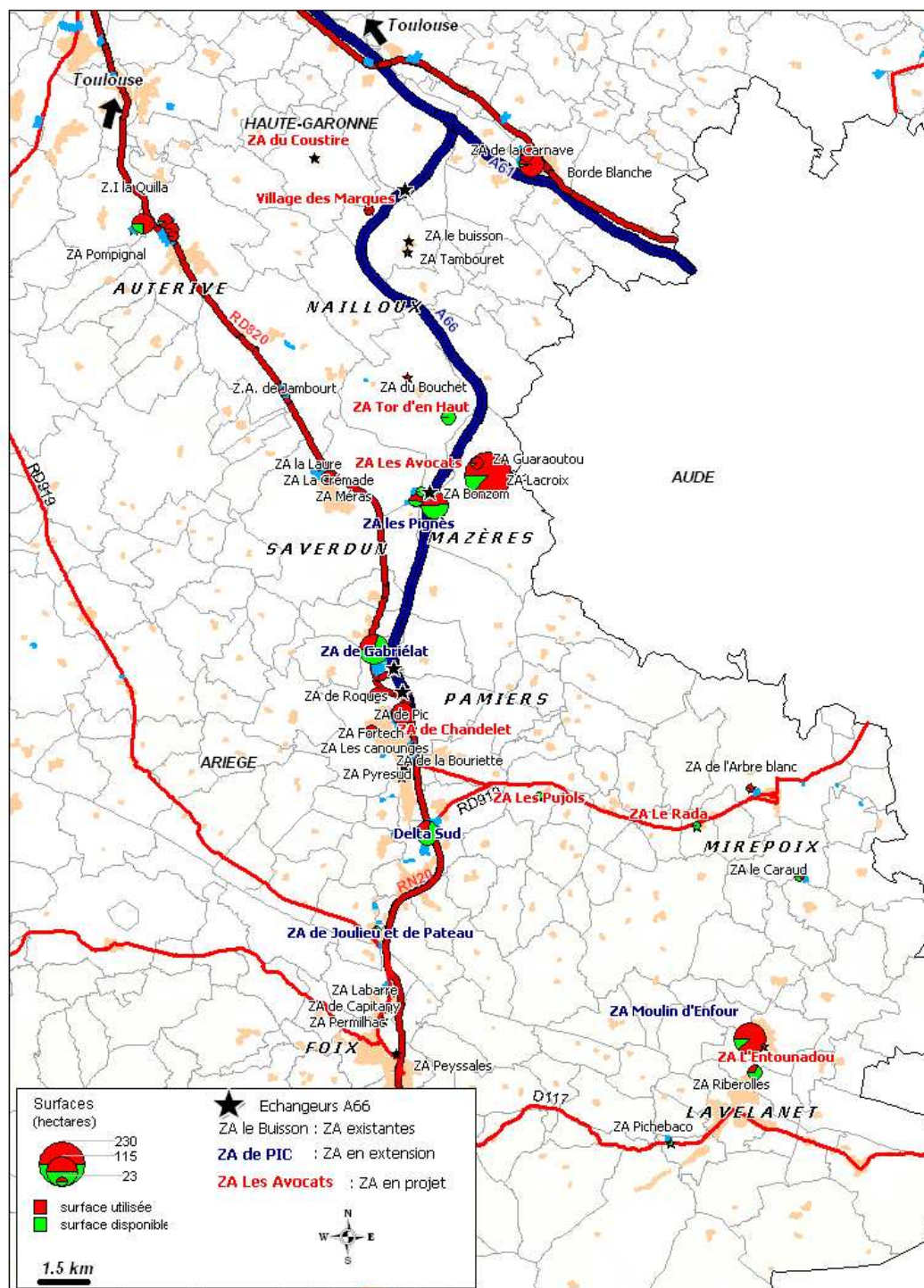
A partir d'entretiens conduits avec les gestionnaires des zones d'activités, et principalement les communautés de communes et communes, seront analysées **les stratégies mises en place dans les secteurs ayant connu un développement important des ZA ou au contraire n'ayant pas connu le développement prévu.** *(Les personnes ayant été contactées sont répertoriées en Annexe)*

---

<sup>63</sup> Surfaces utilisées et surfaces disponibles

<sup>64</sup> Etat zéro : recueil à l'année précédant la mise en service de données sur les zones d'activités établi dans le cadre de l'Observatoire A66" par l'Université de Toulouse.

# LOCALISATION ET REMPLISSAGE DES ZONES D'ACTIVITES EXISTANTES ET EN PROJET (2008)



N.B : le terme « ZA en extension » désigne les zones d'activités en partie commercialisées, et dont une autre partie est actuellement en cours ou en projet d'extension (non commercialisée en 2007). Ces zones d'activités se distinguent des "ZA existantes" qui sont entièrement commercialisées.

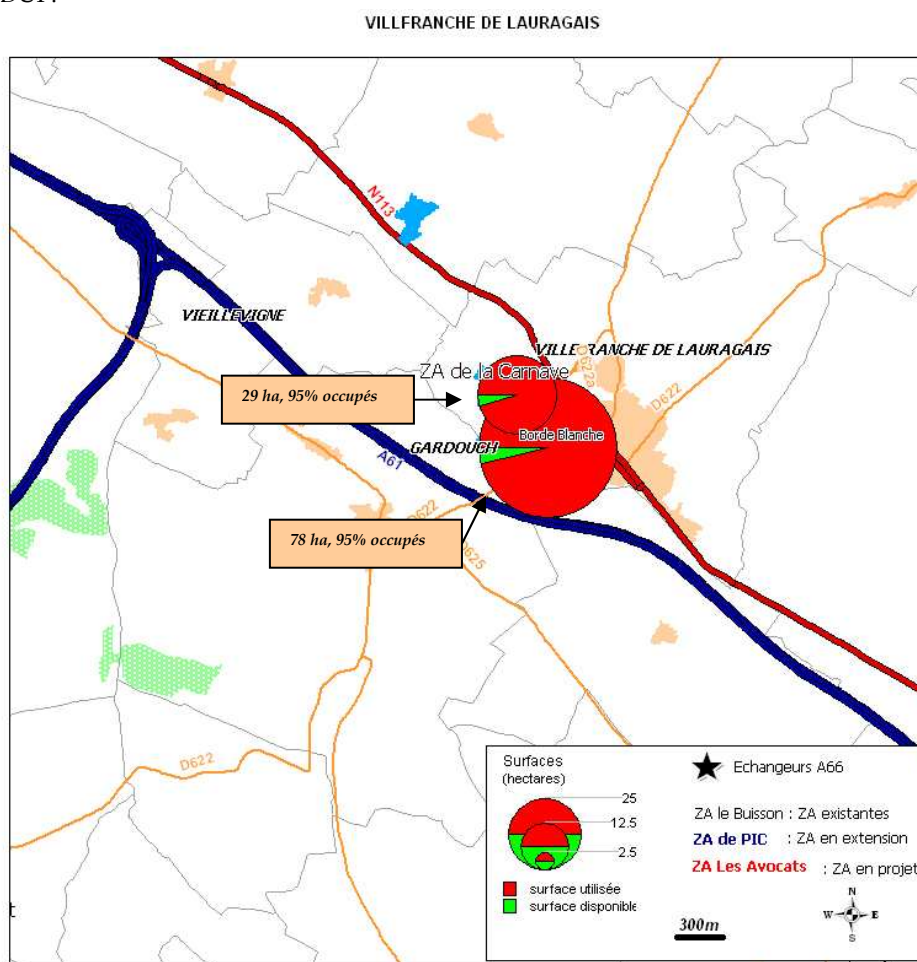
### 5.2.1.2.3 Les effets de l'A66 sur le développement des zones d'activités

#### → Secteur de Villefranche-de-Lauragais : un développement modeste et peu d'impact de l'A66

##### Evolution

La commune de Villefranche-de-Lauragais accueille, depuis les années 70, deux zones d'activités : la ZA « Porte Blanche » et la ZA de « Carnave ».

Depuis, la commune n'a pas connu le développement envisagé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.



Malgré son emplacement attractif par rapport à l'agglomération toulousaine, aucune zone d'activités supplémentaire n'a été implantée sur le territoire.

**Aujourd'hui**, l'A66, qui débouche sur l'A61 à 5 km du diffuseur de Villefranche-de-Lauragais, ne dessert pas directement les deux zones d'activités existantes. Ces zones occupent une superficie totale de plus de 100 hectares, dont la quasi totalité est commercialisée. A l'heure actuelle, la commune ne projette pas d'accueillir de nouvelles zones d'activités.

## | Facteurs explicatifs

L'A66 n'a pas eu d'effet vitrine sur l'attractivité des ZA. L'accès aux surfaces urbanisables nécessite de traverser des zones résidentielles, l'absence de foncier disponible et facilement accessible freine donc le développement des zones d'activités. Par ailleurs, la commune de Montgiscard, plus proche de Toulouse sur l'A61, dispose de surfaces réservées pour l'implantation d'activités économiques et devrait accueillir prochainement un nouveau diffuseur. Ce projet entrerait directement en concurrence avec de nouvelles zones à Villefranche de Lauragais. Une réflexion avec les communes voisines est cependant en cours, dans l'optique d'utiliser les surfaces à proximité du diffuseur de Villefranche-de-Lauragais pour l'implantation d'une zone d'activité intercommunale.

## | Les effets

### ➔ LES EFFETS DE L'A66- VILLEFRANCHE-DE-JAURAGAIS

- **Les Z.A de la commune n'ont pas bénéficié d'un effet vitrine** suite à la mise en service de l'A66;
- **Pénalisée par le manque de foncier disponible** à proximité du diffuseur, la commune n'a pas connu le développement économique prévu dans la DUP.

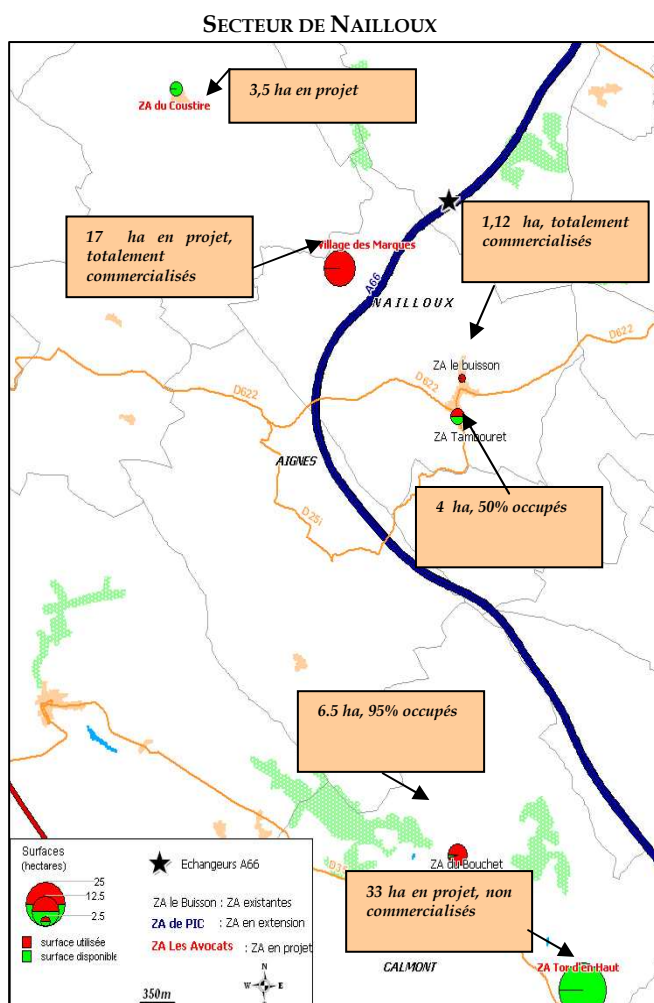
## → Le secteur de Nailloux en cours de développement

Le secteur de Nailloux a connu **un important développement économique**, marqué par la création de deux zones d'activités depuis 2000, ainsi que par les projets d'implantation de trois nouvelles zones d'activités.

### Evolution

**Dans les années 1990**, le tissu économique de la commune de Nailloux est faiblement développé. L'activité économique existante est principalement tournée vers l'artisanat et le bâtiment.

**En 2000**, Nailloux accueille la zone d'activités « Le Buisson » en anticipation de la mise en service de l'A66. Cette zone est actuellement occupée en totalité.



**Actuellement**, on dénombre six zones d'activités (existantes et en projet), implantées principalement sur la commune de Nailloux, ainsi que sur les communes de Calmont et Saint-Léon.

En 2004, la communauté de communes "Colaursud" crée la zone d'activités du « Tambouret » (zone d'activité artisanale et commerciale) dans l'objectif de répondre aux besoins de consommation des habitants, et en réponse à la forte croissance démographique de la commune.

### Perspectives

Malgré un développement tardif, le secteur de Nailloux bénéficie d'un **potentiel de développement important**. Trois zones d'activités supplémentaires sont actuellement en projet, en lien avec l'arrivée de l'A66 :

- **la zone d'activités du « Gril »** (à vocation généraliste), dont la construction a été engagée en juin 2006, sera ouverte en 2010. Cette zone accueillera le projet de Village des Marques "le Moulin de Nailloux", fondé sur des stratégies innovantes de tourisme commercial. Cette zone de près de 17 ha est actuellement commercialisée en totalité. Elle devrait accueillir plus de 100



entreprises et 500 emplois. Le projet de village de marques a accéléré la commercialisation et le remplissage des zones d'activités du secteur.

- dans le prolongement de la zone du Gril, la zone du « Coustire », sur la commune de Saint-Léon, est en projet à proximité du diffuseur de Nailloux, sur 3,5 ha. Les terrains ne sont actuellement pas commercialisés.
- sur la commune de Calmont, à proximité du diffuseur de Mazères, la zone d'activités du « Tor d'en Haut » est en projet. Sur une surface de plus de 30 hectares, cette zone représente un fort potentiel dans l'optique d'accueillir des activités industrielles consommatrices d'espaces. La maîtrise du foncier pénalise cependant l'avancement du projet. La zone n'est pas encore commercialisée.

#### Village des marques « Le Moulin de Nailloux »

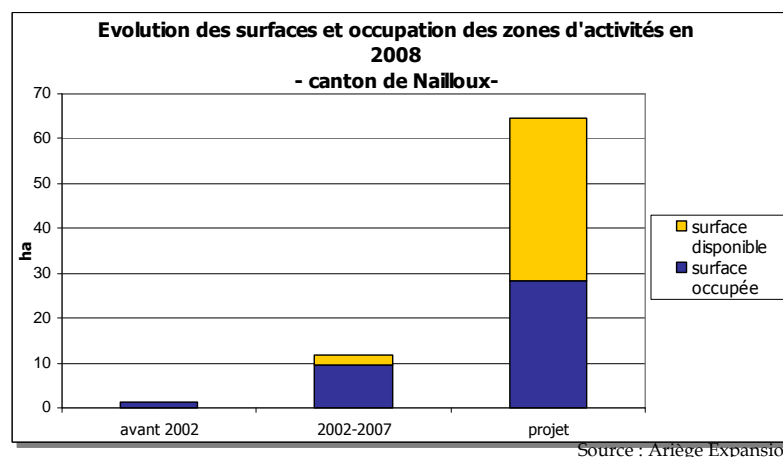
Prévu pour 2010, le village des marques est un concept basé sur une stratégie innovante de tourisme commercial. Cette surface de vente rassemble sur un site spécifique des boutiques dédiées à un déstockage des produits de saisons antérieures vendus à prix réduits. Il existe actuellement en France quinze villages des marques. Leur rayon d'attraction est généralement de plusieurs centaines de kilomètres.



Chantier, Moulin de Nailloux [www.moulindenaillox.fr](http://www.moulindenaillox.fr)

Actuellement, la communauté de communes accueille environ 10 hectares de surfaces de zones d'activités. A terme, elle devrait en accueillir plus de 60 ha.

*N.B : En phase de projet, les surfaces occupées renvoient aux surfaces commercialisées. Elles traduisent le fort potentiel de développement économique du canton de Nailloux.*



#### Facteurs explicatifs

- Si le dossier d'enquête préalable à la DUP considère le secteur de Nailloux comme l'un des principaux points d'ancrage possibles du territoire d'étude, le développement des zones d'activités attendu sur Nailloux a aujourd'hui largement dépassé les prévisions. Si la commune avait, par anticipation, créé une zone d'activités à proximité du diffuseur, il en existe



aujourd'hui six, en fonctionnement ou en projet. Les entreprises qui s'y implantent sont des créations et des relocalisations depuis Toulouse ou d'autres régions. Le secteur de Nailloux est donc aujourd'hui particulièrement attractif et en voie de développement économique. Le projet de « Village des Marques » est un projet de grande ampleur, moteur du **développement économique du canton de Nailloux**. Cette zone commerciale devrait accueillir près de 2 millions de visiteurs par an.

Malgré un développement tardif des zones d'activités, dû au manque de foncier disponible, le secteur de Nailloux a fait l'objet de mesures incitatives à l'implantation d'entreprises :

- En anticipation de la mise en service de l'A66, un syndicat intercommunal « symbiose » avait été mis en place afin de mettre en commun les recettes fiscales générées par l'A66 pour développer les ZA sur le canton de Nailloux. Aujourd'hui, la communauté de communes « Colaursud », compétente pour le développement des activités économiques, met en place des outils de stratégies territoriales : **une politique volontariste** vise à accompagner et promouvoir le développement des entreprises sur le territoire. Un travail de prospective économique est réalisé avec la création d'un comité consultatif de développement économique (élus, entreprises, CCI). Un « Cercle des entrepreneurs des Côteaux de Lauragais Sud » est également mis en place afin d'associer, d'accueillir et d'accompagner les acteurs économiques du territoire (organisation de table ronde, petits déjeuners à thèmes.) La communauté de communes s'inscrit dans un projet de territoire global (démarche SCOT), visant à faire de Nailloux un pôle de développement secondaire d'une agglomération toulousaine en expansion. Une politique volontariste est mise en place afin de participer à l'accueil de population (création de services pour la petite enfance, ...) tout en développant les activités économiques pour éviter de devenir un village « dortoir » (création de la "maison de l'entreprise et de l'emploi", élaboration du Plan Local d'Urbanisme,...).
- La révision du PLU de la commune de Nailloux en 2004 a permis d'élargir les surfaces susceptibles d'accueillir les zones d'activités. La commune de Calmont modifie actuellement son PLU.

## Les effets de l'A66

### ➔ LES EFFETS DE L'A66- NAILLOUX

#### ➤ Une concrétisation des projets de zones d'activités, directement liée à la mise en service de l'A66

L'autoroute constitue un outil indispensable au développement qui a accompagné une politique volontariste de développement économique, menée par la Communauté de Communes "Colaursud".

#### ➤ Un développement économique tardif, freiné par une pénurie de terrains disponibles

Jusqu'en 2004, l'A66 n'avait pas eu d'impact significatif sur le développement économique. Nailloux n'a pu bénéficier des retombées économiques de l'A66 qu'à partir de 2005, après l'élaboration du PLU de la commune en 2004.

#### ➤ Un développement axé principalement autour des diffuseurs de Nailloux et Mazères

La proximité de diffuseurs autoroutiers rend les zones d'activités créées attractives. Grâce à une meilleure desserte, ces zones connaissent un rythme de remplissage élevé.

## → Un développement important du nombre de ZA autour de la RD820 : le canton d'Auterive<sup>65</sup>

### Evolution

En 1992, il n'y avait pas de zones industrielles dans le canton d'Auterive. La commune d'Auterive comptait 900 à 1 000 emplois et 50 entreprises. Elle constituait un territoire attractif du fait du passage de la RD820. Un projet intercommunal de ZA est à l'époque en cours sur les communes d'Auterive et de Miremont (80 ha).

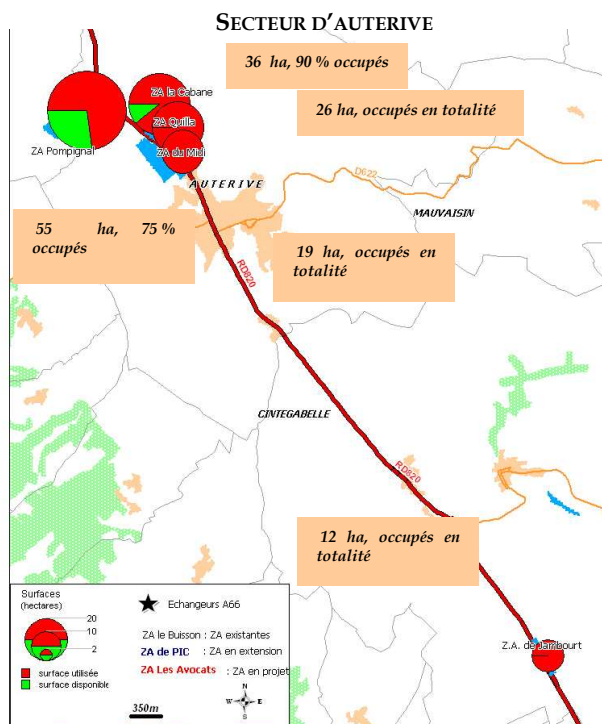
La ZA intercommunale de Lavigne fut créée en 1994 et a connu depuis quatre phases d'extension, dont la dernière date de 2005.

La création de trois zones d'activités communales supplémentaires (ZA de Quilla, la Pradelle et le Rouat) implantées sur la commune d'Auterive, témoigne **du dynamisme économique du secteur depuis 1994**.

**Aujourd'hui**, les zones d'activités existantes sont commercialisées en totalité et ne sont plus en mesure de répondre aux demandes d'implantation de nouvelles entreprises. Face à cette attractivité économique, la communauté de communes projette pour 2010 la création d'une zone d'activités supplémentaire d'environ 15 hectares, au nord de la commune d'Auterive.

**Le secteur d'Auterive a connu un développement économique important, supérieur aux attentes.**

### Facteurs explicatifs



### → LES EFFETS DE L'A66 -AUTERIVE

#### → Un développement des zones d'activités soutenu, non impacté par l'A66 :

Compte tenu de la proximité de l'agglomération toulousaine, les effets de l'A66 sur l'attractivité économique du secteur d'Auterive sont très faibles. L'A66 n'a pas porté préjudice au développement des zones d'activités situées sur l'axe historique de la RD820, compte tenu du dynamisme important de l'agglomération toulousaine.

Le secteur d'Auterive bénéficie d'un développement économique soutenu, impulsé par le dynamisme de l'agglomération toulousaine. Le doublement de la RD820 en direction de Toulouse a favorisé l'attractivité économique du secteur. La commune étant située en périphérie de l'agglomération toulousaine le développement des zones d'activités s'est accéléré depuis 1994, indépendamment de l'A66. Aucune concurrence de la part des zones d'activités créées près de l'A66 n'est évoquée.

Source : Analyse basée sur l'entretien téléphonique mené avec la communauté de communes du district de la Vallée de l'Ariège, et les entretiens en face-à-face avec le CG31 et la sous-préfecture de Muret.

<sup>65</sup> Canton d'Auterive : Auterive ; Auribail, Beaumont-sur-lèze, Labruyère Dorsa, Grépiac, Lagrace dieu, Mauressac, mimeront, Puydaniel, Verneque, Le Vernet

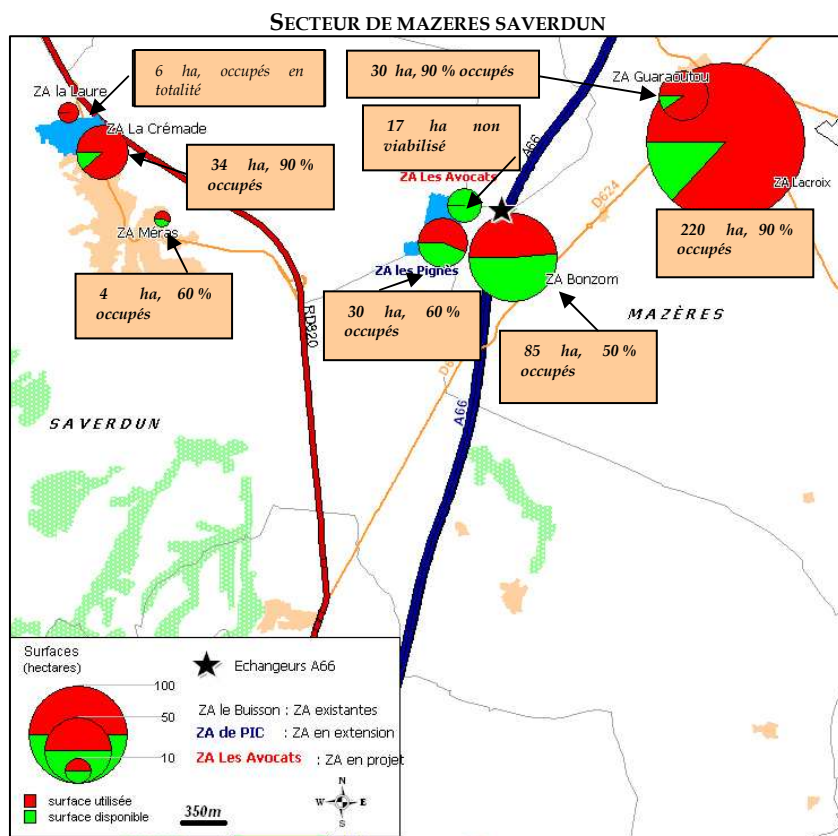
## → Développement soutenu du secteur de Mazères-Saverdun

### Evolution

Situées à proximité d'un diffuseur de l'A66, à la jonction avec la RN20, les communes de Saverdun et Mazères constituent depuis 2002, avec le pôle de Pamiers, **une zone stratégique d'accueil d'entreprises du Pays des Portes de l'Ariège**.

Dans les années 1990, le secteur accueille quelques zones d'activités. Les communes de Saverdun et Mazères **disposent d'un potentiel de développement économique** (PME et activités innovantes dans la logistique et l'aéronautique) :

- 75 hectares de zones d'activités sont implantés depuis 1975 sur la commune de Mazères, indépendamment du projet de l'A66 ;
- la commune de Saverdun bénéficie d'un tissu économique dynamique (secteur du transport et de l'aéronautique), mais qui reste moins développé (20 hectares de zones d'activités).



Face au potentiel de développement des deux communes, et en anticipation de l'A66 et du diffuseur de Mazères, la communauté de communes de Saverdun-Mazères projetait la création d'une zone d'activité intercommunale : la ZA « les Pignès ». Entre 2001 et 2002, deux zones d'activités (ZA de Bonzom et ZA Lacroix) ont été créées en lien avec la mise en service de l'A66.

En continuité de la dynamique économique, renforcée par la mise en service de l'A66, la zone d'activités des Pignès a connu, après sa création en 2003, un développement soutenu. Compte tenu de ce fort développement et de la saturation des surfaces disponibles, une troisième phase de développement est actuellement en projet sur la commune de Saverdun, destinée à renforcer l'offre foncière (ZA des Avocats).

**Actuellement, les communes de Saverdun et Mazères connaissent une attractivité économique similaire** : les zones d'activités des Pignès et de Bonzom, implantées de part et d'autre du diffuseur de l'A66, rencontrent aujourd'hui le même succès :

- la commune de Mazères accueille trois zones d'activités et des entreprises dynamiques et consommatrices d'espaces (Denjean Logistic, Mazères Aviation) ;

- trois zones d'activités sont implantées sur la commune de Saverdun et accueillent des entreprises de plus petite taille (BTP, services). La commune accueillera par ailleurs la ZA « les Avocats », en continuité de la zone des Pignès. La commune dispose donc d'un potentiel de développement important.

**Au total, ce sont près de 400 hectares de zones d'activités qui se répartissent actuellement sur les communes de Mazères et Saverdun. Les potentiels de développement sont par ailleurs importants.**

### **| Facteurs explicatifs**

La **situation géographique privilégiée** du secteur de Saverdun-Mazères et l'implantation d'un diffuseur d'A66 à la limite des deux communes (proximité de Toulouse et de la jonction entre deux axes principaux que sont la RN20 et A66), ainsi que son **potentiel en termes de foncier** constituent des facteurs favorables au développement des zones d'activités sur ces communes.

La mise en service de l'A66 a par ailleurs encouragé la mise en place d'**une politique volontariste de développement économique à l'échelle de la communauté de communes et plus largement à l'échelle du département de l'Ariège.**

Communes les plus proches de l'agglomération toulousaine, à la limite administrative avec la Haute-Garonne, Saverdun et Mazères constituent des zones stratégiques pour le département de l'Ariège.

La création de la zone d'activités intercommunale des Pignès est un résultat de cette politique.

Gérée par la communauté de communes de Saverdun-Mazères, cette zone a fait l'objet de mesures incitatives et attractives pour l'implantation d'entreprises et notamment :

- **une politique de prix de vente modérés** : la communauté de communes a souhaité préserver des prix au m<sup>2</sup> inférieurs à ceux proposés sur le secteur de Pamiers et Toulouse (7€/m<sup>2</sup> sur la ZA les Pignès contre 15€/m<sup>2</sup> sur la ZA de Gabriélat à Pamiers) ;
- **la mise en place d'avantages fiscaux, attractifs pour l'implantation des entreprises** : la zone des Pignès est la seule à bénéficier d'une Taxe professionnelle de Zone (TPZ) qui permet l'exonération des taxes professionnelles pendant deux ans. Cet avantage fiscal peut être mis en place uniquement pour une zone intercommunale ;
- **le maintien d'une taxe professionnelle stable** sur les zones communales ;
- **l'amélioration des accès routiers aux zones** : les ZA de la commune de Mazères sont desservies par une voie de desserte qui les relie à l'A66, à partir du réseau départemental.

**Ces mesures s'intègrent au sein d'une stratégie de développement économique**, visant à faire du territoire de Saverdun-Mazères un secteur attractif pour l'accueil d'entreprises. L'enjeu est d'autant plus important que, plus au nord, Nailloux est également desservie par un diffuseur de l'A66 et dispose désormais de réserves foncières. Actuellement, les zones d'activités de Saverdun-Mazères ne sont cependant pas concurrencées par celles implantées sur Nailloux. Au vu des surfaces des zones d'activités projetées sur Nailloux et destinées à des activités de logistiques, le maintien d'un coût du foncier plus bas représente une mesure importante de la stratégie locale.

## Les effets de l'A66

### → LES EFFETS DE L'A66- MAZERES SAVERDUN

- Si l'amélioration de l'accessibilité est un facteur positif pour le développement des zones d'activités, l'arrivée de l'A66 a accéléré la dynamique du développement.
  - **Un développement soutenu sur les communes de Saverdun et Mazères :** Ce développement s'inscrit dans la continuité de la dynamique des années 1990. La surface des ZA a été multipliée par quatre.
  - **le secteur bénéficie de disponibilités foncières directement desservies par un diffuseur de l'A66 et la RD820,** capables d'accueillir des activités consommatrices d'espaces (logistiques notamment).
  - **Une attractivité économique actuellement non concurrencée par les zones d'activités de Nailloux :** Les projets de nouvelles zones d'activités prévus sur le secteur de Nailloux suite à l'arrivée de l'A66 pourraient faire naître une concurrence.

### → Le secteur Foix-Varilhes-Pamiers, un développement inégal

Dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, l'analyse portant sur le développement économique est effectuée sur l'ensemble urbain Foix-Varilhes-Pamiers. Il était en effet prévu un développement et un renforcement de la conurbation Foix-Varilhes-Pamiers.

## Evolution

**Aujourd'hui, on constate que les communes se sont développées de manière indépendante.**

- **Le Pays de Pamiers : un développement attendu et confirmé**

Le pôle de Pamiers constitue, avec le secteur de Saverdun - Mazères, une zone stratégique d'implantation de zones d'activités du Pays des Portes de l'Ariège. La commune de Pamiers est la commune la plus attractive pour l'implantation d'entreprises.

**Dans les années 1990**, le territoire accueillait déjà un développement économique important, avec deux zones d'activités commercialisées dans leur totalité. La zone d'activités de « Pic » ainsi que le centre commercial de « la Bouriette » connaissent, avant 2002, un dynamisme économique indépendamment du projet de l'A66. En réponse à la forte demande, le Pays de Pamiers disposait d'un **important potentiel de développement**, principalement sur la commune de Pamiers (extension de la zone de PIC en 1999). **En anticipation de la mise en service de l'A66**, plusieurs projets de création étaient à l'étude, dont la zone de Gabriélat et la zone artisanale de Saint-Jean-de-Verges.

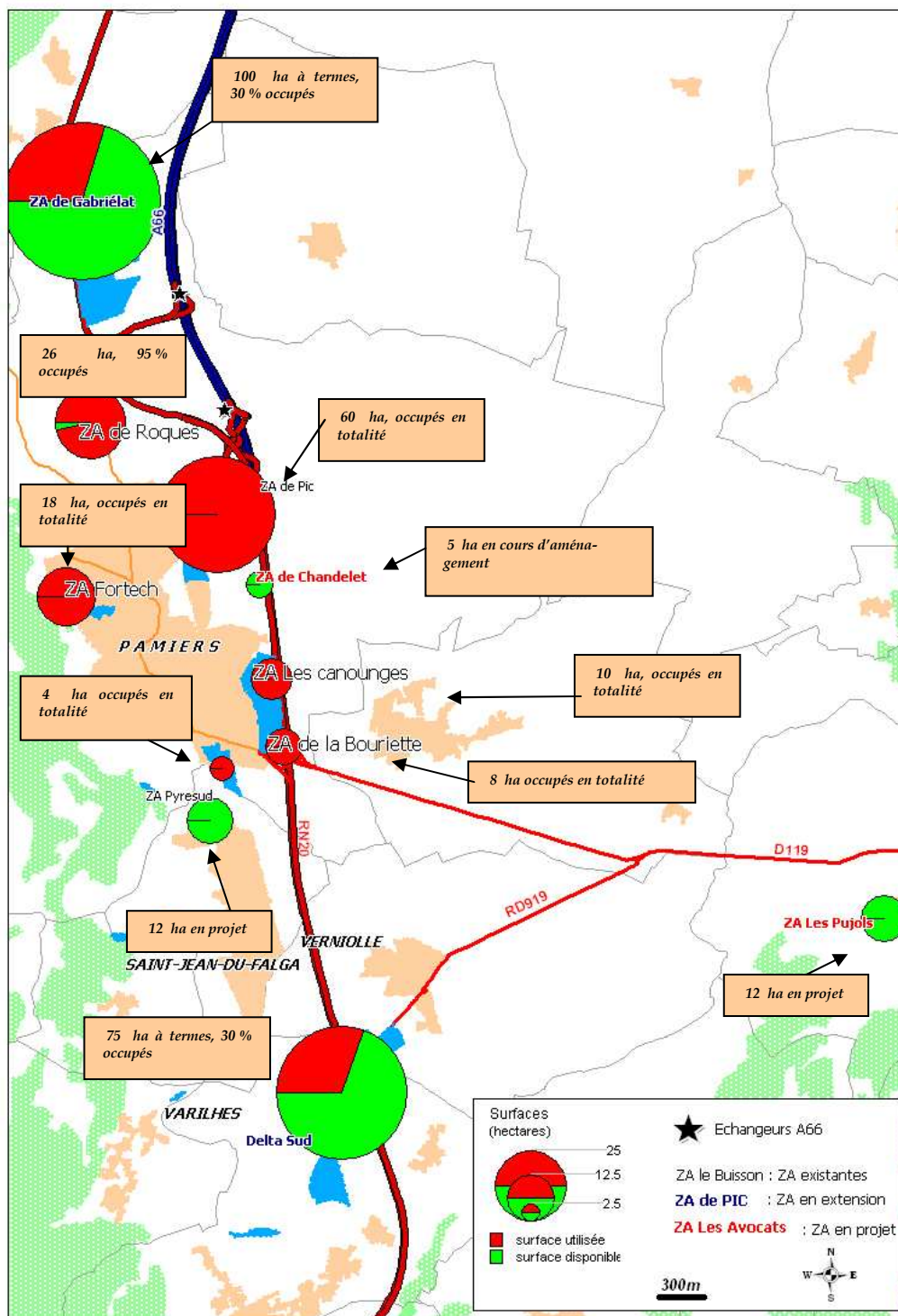
**Dix zones d'activités sont actuellement identifiées au sein du Pays de Pamiers**, dont deux en projet. Ces zones d'activités ont vocation à accueillir des créations d'activités mais également des extensions d'entreprises historiquement implantées sur la commune de Pamiers, et souhaitant développer leurs activités. A vocation industrielle et logistique, la zone de Gabriélat, inaugurée en 2006, est encore en phase de développement. Elle est située exactement à la jonction de l'A66 et de la RD820. Elle s'étend aujourd'hui sur 40 hectares et devrait atteindre à terme 100 hectares. Par ailleurs, inauguré en 2003, le "village automobile" a permis d'accroître considérablement les surfaces commerciales, à destination principale des concessionnaires automobiles. Parallèlement, et pour renforcer l'offre, trois zones artisanales sont actuellement en projet sur Pamiers et les communes alentour (communes de Madière et Les Pujols).



Zone de Gabriélat, Pamiers, ariège expansion



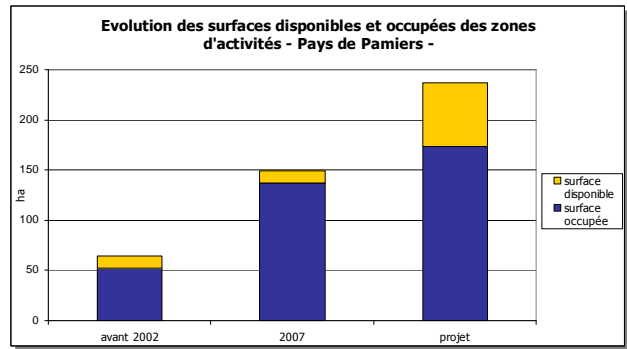
# SECTEUR VARILHES-PAMIRS





Le Pays de Pamiers était donc, indépendamment de l'A66, un secteur dynamique et attractif pour les entreprises. La mise en service de l'A66 a permis d'accompagner et de renforcer ce développement.

Le secteur dispose en 2007 de 150 hectares de zones d'activités, et de près de 230 hectares à terme. Un fort potentiel de développement existe donc sur le Pays de Pamiers.



- **Les communes de Varilhes-Verniolles : territoire d'accueil de Cap Delta**

Le développement économique du secteur de Varilhes a été entamé depuis 1988, avec la création de la zone d'activités « Delta Sud ».

En 1992, le pôle technologique « Cap Delta » est créé au sein de la zone Delta Sud, en anticipation de l'A66 (pépinière d'entreprises, accueil et services aux entreprises).

La zone de Delta Sud est désignée alors comme l'une des « zones d'activités majeures<sup>66</sup> devant permettre une irrigation du développement économique sur l'ensemble du territoire de l'Ariège » (source DUP). Son objectif est de structurer les activités économiques de la conurbation Foix-Varilhes-Pamiers et plus largement d'accompagner et de valoriser le désenclavement de l'Ariège, en incitant à la diversification économique et l'accueil d'une main d'œuvre qualifiée.

**Aujourd'hui, si les zones de Cap Delta et Delta sud sont attractives, leur développement n'a pas atteint l'ampleur attendue.**

Depuis 2002, la zone « Delta Sud » a connu une accélération de son taux de remplissage. Elle représente aujourd'hui un potentiel de développement important pour le canton de Varilhes qui dispose de réserves foncières pour de futures extensions.

Actuellement, l'ensemble des surfaces réservées ne sont pas occupées ou commercialisées : sur une surface aménagée de 35 hectares, environ 12 hectares sont actuellement disponibles. A terme, la zone devrait s'étendre sur 75 hectares. **Les possibilités d'extension sont donc importantes.**

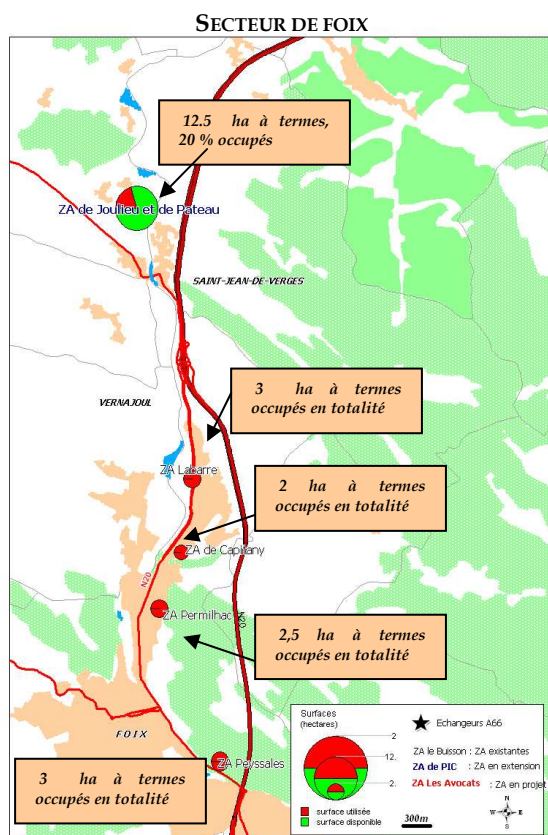
**L'A66 a accompagné et accéléré le développement économique amorcé en 1988.** Située sur l'axe de la RN20 (2x2 voies), en continuité de l'A66, la commune reste cependant plus éloignée de Toulouse que Pamiers.. L'autoroute a donc accompagné le développement des zones d'activités, principalement impulsé par la mise en place de mesures incitatives à l'implantation d'entreprises (ouverture du foncier destiné aux activités économiques, hôtel d'entreprise<sup>67</sup>, mise en place d'une plate-forme technologique<sup>68</sup>). La zone de Delta Sud, située au carrefour de la RN20 et de la route de Mirepoix (RD119), bénéficie également d'une situation géographique favorable à l'échelle du département.

<sup>66</sup> Deux autres ZA d'Ariège sont définies à ce titre : la ZA du Couserans, la ZA de Tabre

<sup>67</sup> Solution immobilière adaptée pour les entreprises hébergées dans la pépinière « Cap Delta »

<sup>68</sup> Mesure visant à favoriser l'implantation d'entreprise à fort potentiel d'innovation, installation de locaux « biotech » (salle blanche, lieux de stockage pour produits dangereux, etc.)

- Le pays de Foix : un développement économique pénalisé par la saturation du foncier



Le pays de Foix n'a pas connu le dynamisme économique des communes de Pamiers ou de Varilhes-Verniolles. Le développement économique est aujourd'hui pénalisé par la pénurie de foncier disponible, limitant ainsi l'accueil d'immobilier d'entreprises (contraintes géographiques liées au relief). Parallèlement, le secteur de Pamiers, bénéficiant d'une meilleure accessibilité et disposant de réserves foncières, exerce une concurrence sur l'attractivité de Foix. Les cinq zones d'activités implantées sur le Pays de Foix ont été créées antérieurement à la mise en service de l'A66. Les zones sont de petite taille, et n'offrent pas des conditions favorables au développement des entreprises (terrains de petite taille et peu accessibles).

Aujourd'hui, les possibilités d'extension sont presque inexistantes. Seuls 3 hectares sont actuellement prévus sur la Zone d'Activités de Joulieu et 5 hectares ont été réservés sur la commune de Varilhes.

Au total, le secteur comprend 15 hectares de zones d'activités, avec peu de potentiel de développement.

### Facteurs explicatifs

Le secteur Foix-Varilhes-Pamiers a connu un développement économique très contrasté, qui s'est inscrit dans la continuité de la dynamique amorcée antérieurement (fort sur Pamiers, mesuré sur Varilhes et faible sur Foix). Ces évolutions contrastées s'expliquent notamment par un développement économique non concerté, réalisé de manière indépendante par les communes.

Il s'agit principalement d'un développement endogène (entreprises déjà implantées dans le secteur). Le secteur de Pamiers a connu dès avant la mise en service de l'A66, le développement économique attendu. L'autoroute a été un argument supplémentaire pour la mise en place de stratégies de développement économique. Parmi ces stratégies, on peut citer :

- une politique de diversification économique menée par le Pays de Pamiers, avant l'arrivée de l'A66 (dans les années 60). L'objectif était de diversifier les activités industrielles existantes sur le territoire afin de se démarquer des autres communes ;

- la création en 2000 d'un service « Développement économique » à la mairie, qui a permis d'accompagner l'accueil et l'implantation d'entreprises nouvelles ;
- la création d'une zone d'activités de qualité (ZA de « Gabriélat »), attractive pour les entreprises : qualité architecturale et paysagère, intégration d'équipements et de services aux entreprises. Une desserte ferroviaire est aujourd'hui à l'étude. Compte tenu de son intérêt économique à l'échelle régionale, la ZA de Gabriélat a bénéficié de subventions de la part de la Région.

## Les effets de l'A66

### → LES EFFETS DE L'A66 – FOIX-VARILHES- PAMIERS

- **Un phénomène d'accélération du remplissage des zones d'activités** sur le territoire à partir de 2002 pour le Pays de Pamiers et de Varilhes. Pour Varhiles et Verniolles, les ZA n'ont cependant pas accédé au rôle de pôle économique structurant du secteur Pamiers-Varilhes-Foix,
- **Un important développement des zones d'activités du secteur de Pamiers, en particulier à la jonction A66/RD820..**  
Mieux desservie par l'A66, l'attractivité économique de Pamiers repose cependant en grande partie sur son héritage industriel et sa capacité d'accueil.
- **Le développement des ZA sur le secteur de Foix a été pénalisé par le manque de foncier disponible.** Ainsi, l'A66 a eu peu d'impact.

### → Le secteur de Lavelanet, une redynamisation économique

#### Evolution

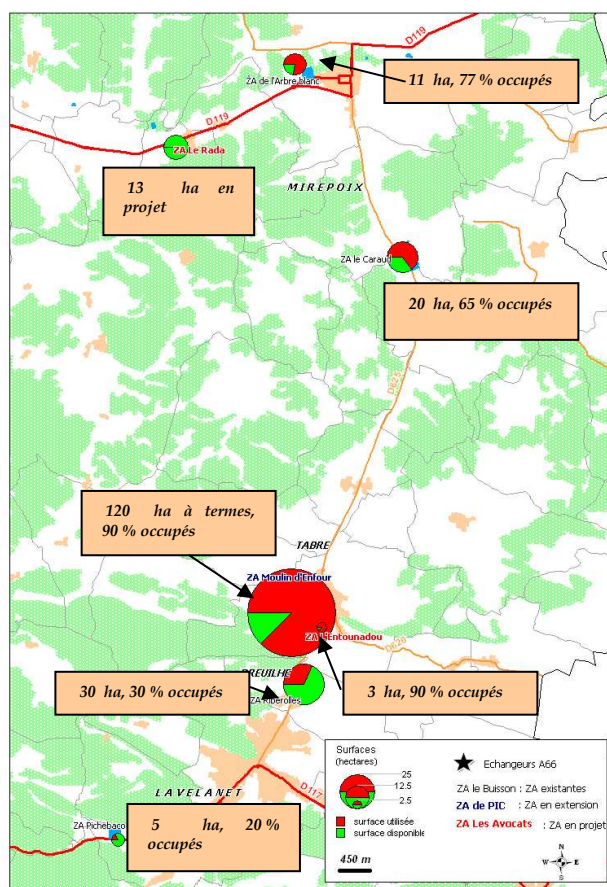
Après une phase de récession économique dans les années 1990, le Pays d'Olmes (ou "Pays de Pyrénées Cathares") est aujourd'hui en cours de relance économique.

**Dans les années 1990**, la commune de Lavelanet, tournée essentiellement vers les activités textiles et mécaniques, connaît une perte d'attractivité liée au déclin général de ces secteurs d'activités. La zone souffre également de son enclavement.

**En 1992**, dans la perspective de l'arrivée de l'A66, une zone d'activités intercommunale est créée. Située entre les communes de Lavelanet et Mirepoix, cette zone avait pour objectif de contribuer à la redynamisation du bassin d'emploi de Lavelanet. La création de la communauté de communes devait alors permettre une meilleure gestion des zones d'activités : une politique dynamique en faveur de l'implantation d'entreprises a ainsi pu être menée.

**Aujourd'hui**, en réponse à la demande des porteurs de projet et au développement économique du secteur de Lavelanet, la zone intercommunale du « Moulin d'Enfour » à Tabre fait l'objet d'un important projet d'extension de 13 ha. Celui-ci constitue le projet principal en matière de relance économique.

## SECTEUR DE LAVELANET MIREPOIX



Classée en Zone d'Intérêt Régional (ZIR), la ZA bénéficie aujourd'hui de subventions de la Région Midi-Pyrénées destinées à son développement. Le secteur dispose également d'une pépinière d'entreprises "Cap Mirabeau", favorisant ainsi l'implantation de nouveaux entrepreneurs sur le territoire. Une nouvelle zone d'activités a été ouverte en 2006. Ces zones ont vocation notamment à répondre à la demande d'entreprises de petite taille, d'activités commerciales et artisanales.

### Facteurs explicatifs

La mise en service de l'A66 constituait un enjeu important pour le secteur de Lavelanet, **capable de participer à une relance économique**. Cette relance économique a été effectuée, grâce notamment à la diversification des activités économiques et aux mesures mises en place par les collectivités. Si l'amélioration du temps de parcours reste faible, l'A66 semble cependant avoir un impact positif sur l'image de cette zone désormais moins enclavée.

**L'A66 a eu principalement un impact en termes d'image.** Les entreprises implantées sur les ZA du secteur sont en effet de petite taille et ne sont pas des utilisateurs fréquents de l'autoroute.

#### • Aides financières :

- Un programme intégrant le Pays d'Olmes est en projet par le CG 09 et la Région Midi Pyrénées pour accompagner le développement économique et touristique.
- Le secteur de Lavelanet est classé en Zone de Revitalisation Rurale (ZRR)<sup>69</sup>, permettant aux entreprises de bénéficier d'exonérations partielles des charges patronales. Par ailleurs, le Pays d'Olmes s'est vu octroyer des aides financières pour la création de zones d'activités.

**Une politique de prix attractifs** pour les porteurs de projet, de l'ordre de 6€/m<sup>2</sup> pour la vente de terrain.

<sup>69</sup> Seule la Haute Ariège (notamment les secteurs de Foix, Mirepoix et Lavelanet) est classée en Zone de Revitalisation Rural : ce classement permet l'exonération partielle des charges patronales pour les entreprises qui s'implantent dans ces zones.

## Les effets de l'A66

### → LES EFFETS DE L'A66- LAVELANET

- **Non directement desservi par l'A66, le secteur de Lavelanet a cependant bénéficié d'une amélioration de son accessibilité par rapport à l'agglomération toulousaine**
- **L'impact sur le développement économique reste faible**  
L'autoroute a permis d'améliorer l'image d'un territoire historiquement enclavé et a accompagné la relance économique impulsée par les politiques mises en place.

### → Synthèse des effets de l'A66 sur les zones d'activités

Au regard des évolutions constatées depuis 1992, l'A66 semble avoir eu des effets variables, sensiblement liés à la situation géographique des communes et aux politiques mises en place par les collectivités :

#### ➤ **Des secteurs fortement impactés par la mise en service de l'A66 : les communes de Nailloux, Saverdun et Mazères**

Ces communes ont connu depuis 2002 un développement important des zones d'activités sur leur territoire et présentent un potentiel de développement économique important.

- La commune de Nailloux a connu un important développement de ses zones d'activités au-delà des prévisions (actuellement, 10 hectares de ZA existantes et plus de 50 hectares en cours de réalisation : village des marques et ZA Tor d'en Haut) ;
- Pour les communes de Saverdun et Mazères, les disponibilités foncières ainsi que les politiques incitatives ont fortement influencé le développement des zones d'activités. (75 hectares de ZA avant 2001 et 400 hectares actuellement existants et en projet : ZA les Pignes et les Avocats).

#### ➤ **Une accélération de la dynamique économique : le Pays de Pamiers et de Varilhes**

Ces communes ont connu depuis 2002 un remplissage plus soutenu des zones d'activités. La commune de Pamiers s'inscrit dans une volonté de développement de zones d'activités de qualité.

#### ➤ **L'A66 comme élément d'accompagnement des mesures incitatives pour le développement économique : le secteur de Lavelanet et Mirepoix.**

Les effets de l'A66 sont faibles, l'accès routier entre Lavelanet, Mirepoix et Pamiers étant toujours difficile. L'autoroute contribue cependant à améliorer l'image du secteur Mirepoix-Lavelanet historiquement enclavé et participe aux arguments de commercialisation. L'intervention des politiques publiques constitue un élément favorable au développement des zones d'activités.

#### ➤ **Des secteurs peu impactés : Villefranche-de-Lauragais et Foix**

Le développement des zones d'activités est freiné par le manque de foncier disponible. Si la commune de Villefranche-de-Lauragais constitue aujourd'hui un pôle principal du SCOT du Lauragais, les zones d'activités de la commune ne se sont pas développées à hauteur des prévisions.

#### ➤ **Un développement économique influencé par la dynamique de l'agglomération Toulousaine le secteur d'Auterive**

Comme prévu dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, les effets de l'A66 sont ici peu perçus. La présence de l'A66 ne nuit pas au développement des ZA le long de l'axe historique qu'est la RD820.

➤ **Une complémentarité « fragile » entre les ZA desservies par l'A66**

Contrairement aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, il n'existe pas à l'heure actuelle de concurrence entre les ZA de Nailloux, Saverdun, Mazères, Auterive et Pamiers. Chacune des ZA se développe dans sa vocation dominante. Les zones d'activités de Pamiers et de Nailloux sont particulièrement attractives, et sont susceptibles à terme de concurrencer les zones d'activités de Mazères ou Saverdun. La politique de prix attractifs, menée sur les communes de Saverdun, Mazères, Lavelanet ou Mirepoix, représente alors une mesure essentielle pour l'attractivité de ces zones d'activités.

➤ **Pour l'ensemble des secteurs étudiés, le développement des zones d'activités bénéficie d'aides et de subventions favorisant la création de zones d'activités et l'implantation d'entreprises**

Zones de Revitalisation Rurale (ZRR), aides régionales ou mise en place de la Taxe Professionnelle de Zone (TPZ).

➤ **Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, l'A66 a eu un impact positif sur le tissu économique des communes disposant de réserves foncières**

De nombreuses créations de zones d'activités sont une conséquence de la mise en service de l'A66, notamment à proximité des diffuseurs : l'A66 constitue alors un argument de commercialisation.

➤ **Un phénomène d'accélération du remplissage des zones d'activités existantes.**

Ce développement est majoritairement endogène. L'A66 a engendré la migration et le développement d'établissements pour la plupart déjà implantés sur le territoire même si certaines exceptions notables sont à signaler (comme l'implantation à Mazères de l'importante base logistique de l'entreprise Denjean).

#### 5.2.1.2.4 Comparaison des évolutions constatées avec les prévisions de la DUP et explications des écarts

➤ **L'arrivée de l'autoroute et les stratégies politiques mises en place sont deux ingrédients indispensables au développement des ZA**

Réserves foncières, concepts innovants, équipements attractifs pour les entreprises, politique de prix attractifs, stratégies d'accompagnement et d'accueil des entreprises : comme spécifié dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, ces mesures ont été nécessaires pour permettre aux collectivités de tirer parti de l'autoroute pour le développement des zones d'activités.

➤ **Secteur de Lavelanet et Mirepoix.**

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, les effets de l'A66 sont faibles, l'accessibilité routière entre Lavelanet, Mirepoix et Pamiers étant toujours de qualité médiocre.

➤ **Villefranche-de-Lauragais**

Contrairement aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, les effets de l'A66 sont faibles, notamment du fait d'un manque de foncier.



➤ **Auterive**

Contrairement aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, la présence de l'A66 ne nuit pas au développement des ZA le long de la RD820.

➤ **Saverdun et Mazères**

Les effets sont conformes aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP.

➤ **Foix - Varhiles - Pamiers**

L'A66 n'a pas réellement contribué à structurer le développement économique autour du pôle de Cap Delta et de la zone de Delta Sud. Le développement économique a donc eu lieu de manière indépendante pour ces communes, principalement au bénéfice de la commune de Pamiers.

➤ **Nailloux**

Le développement dépasse les prévisions.



## 5.2.2 Les activités économiques

En complément du chapitre sur les éléments de cadrage des activités économiques, des approfondissements ont été réalisés sur les thèmes des entreprises, des commerces et services et du tourisme. Il s'agit d'apporter un éclairage plus précis sur les effets indirects de l'A66 sur ces activités économiques.

### 5.2.2.1 Dynamique d'Entreprises

---

#### 5.2.2.1.1 Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP

▪ **En Ariège :**

*« Le futur axe autoroutier Toulouse-Pamiers permettra une liaison rapide avec l'agglomération toulousaine. Il s'agit d'une forte revendication des chefs d'entreprises du fait de la présence des donneurs d'ordres, des services aux entreprises, et des grands groupes industriels, favorisant ainsi de meilleures relations inter-établissements. Cet axe permettra aussi un meilleur accès aux marchés par l'intermédiaire de l'accès au réseau autoroutier, à l'aéroport Toulouse-Blagnac et, à terme, au réseau TGV ». (DUP, p228)*

*« Il sera ainsi possible de valoriser pleinement le savoir-faire industriel de ce département : industrie textile, mécanique, métallurgique, sidérurgique, ou papetière. » (DUP, p 228)*

▪ **Nailloux :**

*« Cette amélioration pourrait se traduire par une meilleure attractivité du site en vue de l'accueil d'entreprises pouvant entraîner des délocalisations d'entreprises de l'agglomération toulousaine notamment. » (DUP, p 227)*

#### 5.2.2.1.2 Méthodologie particulière

L'objectif est d'appréhender la **dynamique d'implantation des entreprises** sur le territoire d'étude depuis la mise en service de l'A66, en comparaison avec les états des lieux réalisés en 1992 et en 2001<sup>70</sup>.

Cette analyse se base sur deux sources principales : les données INSEE de création d'établissement et une série d'entretiens.

L'INSEE dispose de données sur la **création d'établissements (base SIRENE)**. Cette base considère les créations d'établissements selon leur nature :

- création pure : correspond à la création d'un établissement économiquement actif jusqu'alors inexistant, ayant pour conséquence l'exploitation de nouveaux moyens de production
- création par reprise : dans le cas où une entreprise reprend totalement ou partiellement l'activité d'un établissement économique d'une autre entreprise
- réactivation : dans le cas où un établissement d'une personne physique qui avait cessé son activité redevient économiquement actif

---

<sup>70</sup> Etat zéro de l'observatoire A66 ASF, "les zones d'activités du Val d'Ariège"

### « Etablissement »

L'indicateur "établissement" permet d'isoler une unité de production sur le territoire, indépendamment de l'entreprise dont elle dépend juridiquement. Cette notion permet donc d'avoir une approche géographique et locale de l'économie, par la mesure de l'appareil productif local. Ces données INSEE issues du fichier SIRENE sont disponibles par canton.

Des entretiens ont également été réalisés avec un échantillon d'entreprises installées à proximité de l'A66. Il s'agit d'entreprises qui, depuis 2002, se sont implantées ou ont développé leurs activités sur le territoire. L'objectif est d'évaluer l'impact de l'A66 sur leur activité et éventuellement sur leur choix d'implantation.

### 5.2.2.1.3 Les effets de l'A66 sur l'évolution de la création d'établissements

#### Evolution du nombre d'établissements créés entre 1998 et 2001

La dynamique de création d'établissements est analysée sur la période 1998-2006.

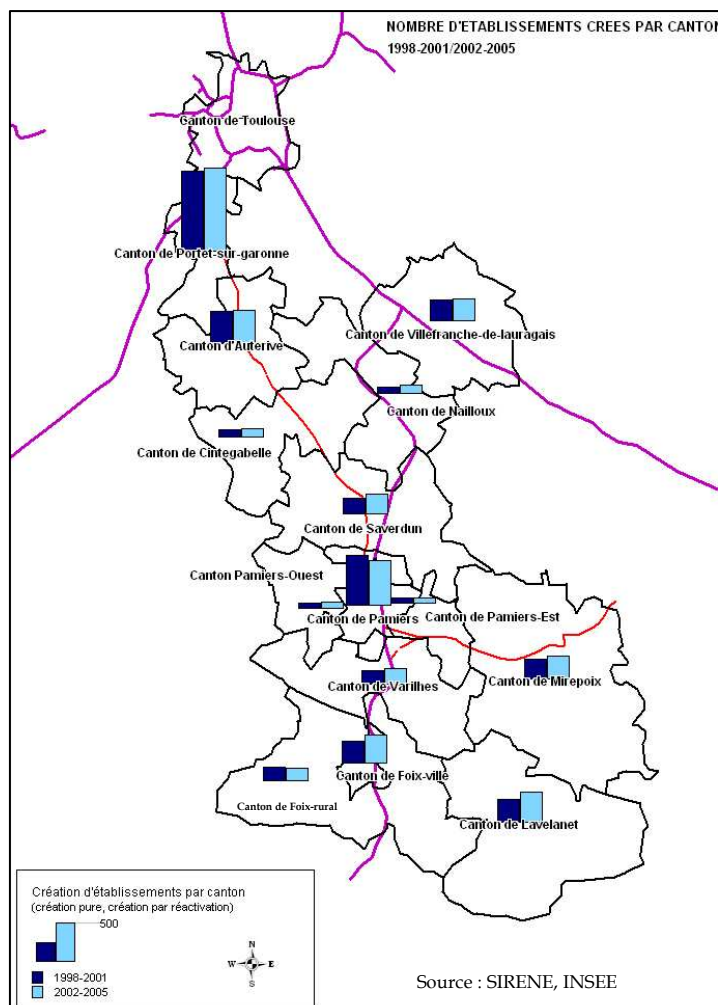
Non évaluée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, l'évolution des créations d'établissements permet de mesurer la structure de l'appareil productif local, ainsi que son évolution depuis la mise en service de l'A66. Le nombre d'établissements créés est ainsi analysé sur deux périodes de quatre ans, avant et après 2002.

La carte ci-dessous met en lumière ces dynamiques sur le territoire d'étude.

#### Création d'établissements

- Une tendance générale à l'augmentation du nombre d'établissements créés sur la période 2002-2005, hormis pour les cantons de Pamiers et de Foix-rural
- Un développement soutenu mais ralenti sur le canton de Pamiers : un ralentissement de 8 % dans la création d'établissements est observé entre les périodes 2002-2006 et 1998-2001. La commune connaissant, avant la mise en service de l'A66, un développement soutenu du nombre d'établissements, en partie en anticipation de la mise en service de l'A66.

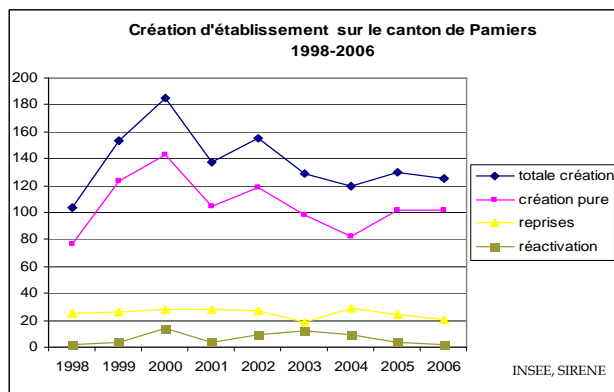
*N.B : le fichier SIRENE ne prend pas en compte les créations d'établissements relatives aux activités agricoles, aux services financiers, à l'administration, aux activités associatives et à la location de biens immobiliers. Par ailleurs, les créations par reprises ne sont pas prises en compte dans la cartographie ci-dessus, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une création d'établissement.*



Cet indicateur, qui donne une bonne idée de la dynamique de création d'entreprises, ne permet pas d'appréhender la taille des établissements créés. L'analyse de l'évolution de l'emploi, traitée par la suite met en avant une dynamique croissante du nombre d'emplois au sein du bassin d'emploi de Foix-Pamiers.

### Zoom sur le canton de Pamiers

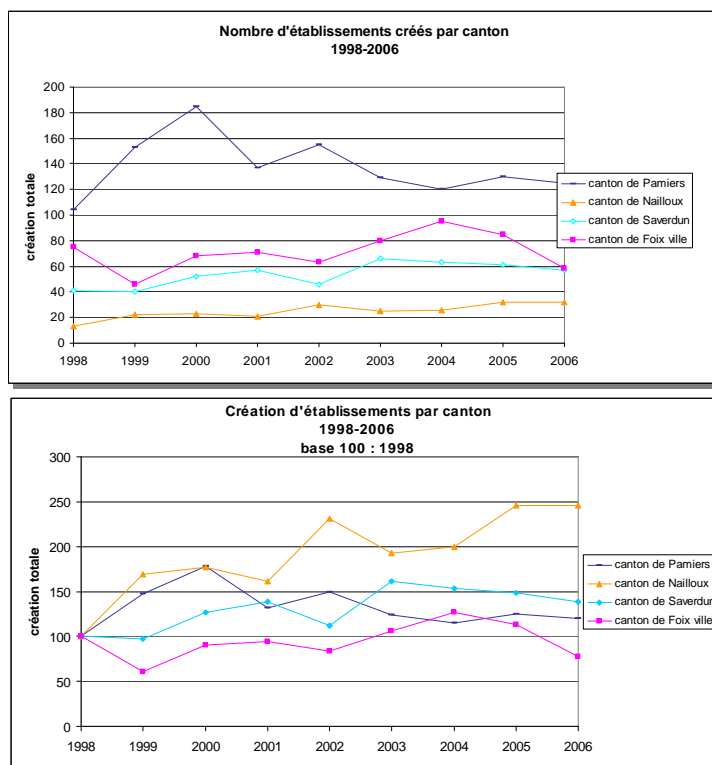
L'analyse de l'évolution annuelle du nombre d'établissements créés<sup>71</sup> entre 1998 et 2006 sur le canton de Pamiers met en avant une dynamique croissante jusqu'en 2000, suivie par un ralentissement à partir de 2002. En nombre d'établissements créés, le canton de Pamiers reste le plus dynamique du secteur d'étude restreint.



#### Eclairage

A partir de 2000, la création de la zone d'activités des « Canounes » et du village automobile a entraîné l'implantation **de 28 entreprises supplémentaires sur Pamiers**. Il s'agit principalement de la création de nouveaux commerces et de l'installation de concessionnaires automobiles qui n'étaient auparavant pas implantés sur la commune de Pamiers.

En comparaison avec les autres secteurs d'implantation d'établissements, **le canton de Nailloux connaît une croissance plus soutenue de la dynamique d'implantation entre 1998 et 2006**. Le nombre d'établissements créés est toutefois plus faible.



#### Nailloux

Sur Nailloux, les trois projets de zones d'activités actuellement en cours laissent prévoir une accélération de cette dynamique. En effet, 120 entreprises supplémentaires sont attendues d'ici 2010-2011, à l'occasion de l'ouverture du « Village des Marques ».

<sup>71</sup> Cf. Définitions dans le paragraphe « méthodologie particulière ».

## LES CONSTATS

### ➤ Une dynamique d'implantation globalement positive pour les cantons de l'Ariège

- Hormis pour le canton de Pamiers qui connaît une période de stabilisation suite à un fort développement, l'ensemble des communes ariégeoises accueillent annuellement depuis 2002 davantage d'établissements que sur la période précédente (manifestement par anticipation de l'arrivée de l'A66).
- La dynamique d'implantation d'entreprises s'étend jusqu'aux cantons de Mirepoix et Lavelanet sans qu'un lien de cause à effet puisse être établi avec la mise en service de l'A66.
- Une croissance importante sur le canton de Nailloux qui toutefois reste actuellement plus faible en termes de volumes. Le projet de « Village de Marque » sur la commune de Nailloux permet d'envisager un potentiel important pour l'accueil futur de nouveaux établissements.

#### 5.2.2.1.4 Les effets de l'A66 sur le développement et les choix d'implantation des entreprises installées dans le secteur d'étude

L'objectif est d'évaluer les effets de l'A66 sur le **développement et les choix d'implantation des entreprises** qui se sont installées ou qui ont développé leurs activités à proximité de l'A66 depuis 2002.

*N.B : La liste des entreprises interrogées est donnée en annexe.*

##### Eclairage

A partir d'une liste d'entreprises répondant à ces critères et réalisée en association avec la CCI de l'Ariège et Ariège Expansion, vingt entreprises ont été enquêtées par téléphone.

Ces entretiens permettent de répondre aux questions suivantes :

- « La mise en service de l'A66 a-t-elle contribué au développement de l'activité de votre entreprise ? »
- « Quelles ont été vos principales motivations d'implantation ? »,
- « Vous seriez-vous implanté dans cette commune s'il n'y avait pas eu l'A66 ? »
- « Quelles sont les principales fonctions assurées par l'A66 pour votre entreprise ? »

#### → Présentation de l'échantillon (20 entreprises)

	Pamiers	Mazères-Saverdun	Nailloux	Mirepoix-Lavelanet	Foix	Varilhes-Verniolles
Commune d'implantation	6	4	5	2	1	2

	Création	Développement de l'activité	Relocalisation depuis la même commune	Relocalisation depuis une autre région
Nature de l'implantation	4	13	2	1

	Industrie	Transport et logistique	Services/professions libérales	Artisanat/BTP
Nature de l'activité	8	2	6	4

#### → Principaux apports de l'A66 sur l'activité des entreprises :

“La mise en service de l'A66 a-t-elle contribué au développement de l'activité de votre entreprise?”

Globalement, l'A66 a eu pour principal effet l'amélioration des conditions d'approvisionnement et d'acheminement. Quelle que soit la zone d'implantation, l'amélioration de l'accessibilité de l'entreprise est ressentie comme un élément positif pour l'activité de l'entreprise.

Cependant, l'impact de l'A66 sur le développement des entreprises peut varier sensiblement selon plusieurs facteurs :

- **l'origine de la clientèle (nature du marché)** : les entreprises n'ayant pas de clientèle dans la région n'ont pas ressenti d'impact significatif sur leurs activités suite à la mise en service de l'A66. Pour ces entreprises, l'A66 constitue un "bien-être supplémentaire";

#### Maestria Peinture

*Implantée depuis 1963 sur la commune de Pamiers (« ZA de PIC »), cette entreprise de plus de 100 salariés, spécialisée dans la fabrication de peinture industrielle, a développé un dépôt logistique sur la zone d'activités de Gabriélat (ZA de « Gabriélat »).*

« L'A66 a eu peu d'impact sur notre activité qui reste principalement dépendante du marché international ». L'entreprise a peu de clientèle locale ou toulousaine. L'A66 a davantage apporté un bien-être supplémentaire pour les transporteurs (liaison facilitée avec Toulouse et notamment l'aéroport). En aucun cas, elle n'a influencé le développement de l'entreprise. La création d'une nouvelle unité de production à Pamiers s'explique principalement par le lien historique de l'entreprise avec le territoire de Pamiers ainsi que par les disponibilités foncières offertes par la zone de Gabriélat pour répondre à l'obligation préfectorale dont l'entreprise a fait l'objet pour trouver un nouveau site afin de stocker les produits finis. »

- **la nature et la taille de l'entreprise** : les effets indirects de l'A66, liés au développement démographique et à l'essor économique sur certaines communes, ont bénéficié principalement aux PME des secteurs des services et du BTP. Ces entreprises ont vu leur marché augmenter.
- **la commune d'implantation** : les entreprises qui estiment avoir gagné en attractivité de manière significative sont principalement celles implantées sur la commune de Nailloux ou celles qui se sont implantées à Pamiers (et notamment dans la zone "Gabriélat") à la suite d'une relocalisation.

#### Latré Frères

*Entreprise familiale implantée depuis 1902 à Pamiers (ZA de PIC), cette entreprise de travaux publics de 11 personnes s'est développée en 2005 sur la zone de « Gabriélat ».*

« La zone de « Gabriélat » a été une opportunité pour développer l'activité de l'entreprise : la zone est particulièrement attractive pour notre activité logistique. Depuis la mise en service de l'A66, notre augmentation du CA de 20 % est associée en grande partie à l'amélioration de l'accessibilité. L'A66 a engendré une dynamique économique positive sur Pamiers, favorable à l'activité de notre entreprise. »

Pour les entreprises de petite taille qui se sont créées à Nailloux, le développement démographique a joué un rôle déterminant dans leur choix d'implantation. Cette dynamique participe fortement au développement de l'entreprise. Les entreprises implantées sur Nailloux visent principalement une clientèle locale. De ce fait, l'A66 n'a que peu d'impact sur l'aire de chalandise des entreprises qui visent un marché local, développé grâce à l'arrivée de l'autoroute.

- **Globalement, l'A66 contribue au développement des entreprises** : l'amélioration de l'accessibilité et le gain de temps engendré par l'autoroute depuis l'agglomération toulousaine sont des éléments positifs, particulièrement favorables aux transporteurs.
- **Les PME spécialisées dans les services et le BTP sont plus sensibles** aux effets indirects de l'autoroute. Celle-ci a permis un développement démographique et économique du secteur, qui a accru leur activité.

→ Influence de l'A66 sur les choix d'implantation :

- « **Quelles ont été vos principales motivations d'implantation ?** »,
- « **Vous seriez-vous implanté dans cette commune s'il n'y avait pas l'A66 ?** »

Les **choix d'implantation** relèvent d'une combinaison de nombreux facteurs. Si l'amélioration de l'accessibilité est considérée comme un atout pour l'activité des entreprises, d'autres motivations interviennent :

- **la disponibilité foncière** : la création de nouvelles zones d'activités a constitué pour certaines entreprises souhaitant s'agrandir une opportunité de s'implanter et de développer leurs activités à proximité de l'autoroute. Ce potentiel foncier a permis notamment le développement d'importants groupes industriels souhaitant implanter d'autres unités de production à proximité du siège ;
- **le dynamisme économique de la commune de Pamiers** : l'essor économique et démographique du secteur conforte les entreprises dans leurs choix d'investissement sur Pamiers. En tant que capitale économique de l'Ariège, Pamiers assure aux entreprises un environnement dynamique, favorable à leur attractivité ;
- **l'essor démographique autour des diffuseurs de Nailloux et Mazères** : le développement démographique représente pour les nouvelles entreprises un important potentiel. Peu d'activités étant jusqu'à présent implantées dans ses communes, un nouveau marché grandissant séduit l'implantation de nouvelles entreprises ;
- **l'accessibilité routière** : seules les entreprises implantées sur la commune de Nailloux estiment que l'A66 a été le facteur déterminant dans leur choix d'implantation. Dans les autres communes, mis à part notamment Récaéro, société sous-traitante d'Airbus, peu d'entreprises ont déclaré avoir considéré et anticipé l'arrivée de l'A66 lors de leur implantation. Pour cette dernière, la proximité avec Toulouse apparaît comme un facteur important pour l'implantation de l'entreprise.

**M. et Mme LANTA, pépiniériste**

*Jusqu'ici salariés à Villefranche-de-Lauragais, M. et Mme LANTA ont créé leur pépinière en 2005 à Nailloux.*

« L'essor démographique suite à l'arrivée de l'autoroute à Nailloux nous a encouragés à nous installer sur la commune. Le marché est porteur et notre clientèle, principalement locale, ne cesse de croître. Sans la mise en service de l'A66, nous ne nous serions pas implantés sur la commune de Nailloux. »



### Denjean Logistique

*Implanté dans l'agglomération toulousaine (centres de production de granulats et béton notamment au Muret), le groupe Denjean a choisi de développer son activité logistique à Mazères en 2001 (ZA de Bonzom), et a étendu sa plateforme logistique en 2007. L'entreprise dispose aujourd'hui de plus de 30 000 m<sup>2</sup> de surfaces de stockage.*

« L'A66 a joué un rôle important dans notre choix d'implantation à Mazères et participe aujourd'hui activement à notre activité (relation avec nos clients sur l'ensemble de la région « Grand Sud-Ouest »). La création de l'aéroport « Toulouse-Ariège-Pyrénées » à Mazères serait un élément particulièrement favorable à notre activité ».



ARCADIS

#### → LES EFFETS DE L'A66

➤ **Hormis pour quelques entreprises de Nailloux et Mazères, la présence de l'A66 n'a en général pas participé directement aux choix d'implantation** : elle a cependant créé les conditions favorables à l'accueil des entreprises et à leur développement.

#### → Principales fonctions de l'A66 dans l'activité de l'entreprise :

- «Quelles sont les principales fonctions assurées par l'A66 pour votre entreprise ?»

Si seule une partie des entreprises interrogées appréhendent l'impact de l'A66 sur leurs activités, la quasi totalité l'utilise régulièrement, pour se rendre dans l'agglomération toulousaine. Sur l'ensemble des entreprises interrogées, deux seulement déclarent ne pas utiliser l'A66 dans le cadre de leurs activités professionnelles.

Globalement, les principaux usages de l'A66 pour les entreprises sont :

- **l'approvisionnement et l'acheminement de la production** : ce sont les principales fonctions associées à l'A66 pour les entreprises. Dans ce cadre, les transporteurs sont les principaux bénéficiaires, les déplacements avec l'agglomération toulousaine et notamment l'aéroport ayant été facilités (gain de temps, sécurité, etc.),

- **les fonctions commerciales (relations avec la clientèle)** : relativement peu d'entreprises ariégeoises et naillousaines se destinent à une clientèle majoritairement toulousaine. La fonction commerciale de l'autoroute est dans ce cadre limitée. Quatre entreprises utilisent l'A66 pour des fonctions commerciales.
- **les fonctions professionnelles de l'A66 (relation avec les sous-traitants et partenaires)** : six entreprises interrogées estiment utiliser l'A66 à des fins professionnelles, notamment les entreprises liées à l'activité aéronautique, sous-traitants et fournisseurs d'Airbus.
- **les déplacements domicile-travail** : la grande majorité des entreprises emploient des salariés locaux. Pour certaines entreprises localisées à Pamiers (Récaéro par exemple), l'A66 a permis de recruter des cadres résidant dans l'agglomération toulousaine.
- **L'effet "vitrine"** : ce sont principalement les entreprises implantées dans la zone de "Gabriélat" à Pamiers qui ont déclaré utiliser l'A66 comme élément de publicité et de promotion.

#### Peirera

*Implantée depuis 1978 sur la commune de Saverdun, cette entreprise spécialisée dans l'isolation biologique a développé son activité au sein de la zone « Gabriélat » à Pamiers (bureaux et dépôts).*

« L'A66 a favorisé la création de la zone Gabriélat, ce qui a permis de développer notre activité sur la commune de Pamiers et de bénéficier d'un effet vitrine. Cette infrastructure représente un atout, car elle a facilité nos déplacements professionnels vers la capitale régionale de Toulouse, ainsi que l'accès à notre entreprise pour nos fournisseurs. ».

#### → LES EFFETS DE L'A66

➤ **Ce sont principalement les transporteurs qui ont bénéficié de l'amélioration de l'accessibilité. Pour les entreprises interrogées, les principales fonctions de l'A66 sont l'approvisionnement et l'acheminement de leur production.**

### → Les freins soulignés :

- “Y a-t-il eu des freins qui vous ont fait hésiter à vous implanter à cet endroit ?”
- “Existe-il des difficultés à trouver de la main d’œuvre disponible ?”

Globalement, les entreprises ne déclarent pas trouver des freins majeurs ayant remis en cause leurs choix d’implantation. Cependant certaines difficultés ont été soulignées :

- **Beaucoup d’entreprises déclarent que le prix de l’autoroute est trop élevé** : compte tenu du gain de temps engendré, il ne constitue cependant pas un élément dissuasif à l’usage de l’autoroute.
- **Une amélioration de l’accessibilité partielle** : pour les entreprises implantées dans le Pays d’Olmes, le gain de temps vers l’agglomération toulousaine reste pénalisé par les caractéristiques médiocres de l’axe Lavelanet-Pamiers. L’accès vers le sud, notamment vers l’Andorre et la Haute-Ariège (notamment Ax-les-Thermes) est également difficile.
- **Cependant, les entreprises interrogées ne révèlent pas de difficultés spécifiques à trouver de la main d’œuvre**. Mis à part dans le territoire du Pays d’Olmes, les entreprises implantées le long de l’autoroute parviennent à capter une main d’œuvre de cadres résidant notamment dans l’agglomération toulousaine. Globalement, les entreprises emploient principalement de la main d’œuvre locale.

#### Recycarbo

*Implantée depuis 2008 à Laroque d’Olmes, cette entreprise de traitement de déchets industriels est une création. Le gérant réside à Toulouse et utilise l’A66 quotidiennement.*

« L’A66 permet d’améliorer en partie l’accès depuis Toulouse. Le gain de temps reste pénalisé par le tronçon Laroque d’Olmes-Pamiers. Le Pays d’Olmes reste une zone difficile d’accès. La zone est pénalisée par un accès difficile vers l’Andorre, Ax-les-Thermes, ou l’ouest toulousain et il est très difficile de rejoindre l’A64. Mon choix d’implantation à Laroques d’Olmes a été guidé par la présence de la station d’épuration à proximité. L’A66 n’est pas intervenue dans ce choix. »

Afin de résumer le ressenti global des entreprises vis-à-vis de l'A66, le tableau ci-dessous présente une analyse quantitative des principales réponses obtenues :

### → Bilan des réponses obtenues lors des entretiens

Question	Réponse sur 20 entreprises
« Vous seriez-vous implanté à cet endroit s'il n'y avait pas eu l'A66 ? »	<b>4 entreprises</b> ont répondu « non » : il s'agit principalement des entreprises implantées sur Nailloux
« Quel rôle a joué l'A66 dans vos motivations d'implantation / de développement ? »	<b>10 entreprises</b> estiment que l'A66 n'est pas intervenue dans leur choix d'implantation : il s'agit principalement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des entreprises implantées dans le Pays d'Olmes</li> <li>- des entreprises en développement implantées historiquement dans le secteur.</li> </ul>
« Quelles sont les fonctions assurées par l'A66 pour l'activité de votre entreprise ? »	<b>1 entreprise</b> a déclaré ne pas utiliser l'A66 dans le cadre de son activité professionnelle (profession libérale sur Nailloux).
« Quels sont les impacts de l'A66 sur le développement de votre entreprise ? »	<b>6 entreprises</b> ont répondu « aucun impact » : il s'agit principalement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des entreprises implantées dans le pays des Pyrénées Cathares ;</li> <li>- des entreprises en développement implantées historiquement dans le secteur.</li> </ul>

### → Synthèse des effets de l'A66 sur les entreprises

#### ➤ L'A66 participe indirectement au choix d'implantation des entreprises

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, l'A66 constitue un élément favorable et attractif à l'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire. Si l'amélioration de l'accessibilité n'est pas considérée comme le facteur déterminant du lieu d'implantation, l'essor démographique et le dynamisme économique, impulsés en partie par l'arrivée de l'A66, peuvent souvent constituer des critères essentiels. De ce fait, l'A66 a eu un effet indirect relativement important sur l'implantation des entreprises.

#### ➤ L'A66 a généré principalement un développement endogène

Les entreprises qui se sont implantées depuis 2002 autour de l'autoroute résultent davantage du développement d'entreprises déjà implantées en Ariège que de relocalisation depuis Toulouse ou d'autres régions. Comme indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, l'A66 a facilité les relations inter-établissements et a permis à certaines entreprises toulousaines de développer leurs activités en Ariège.

➤ **Si l'effet de l'A66 est globalement positif, celui-ci varie fortement selon les caractéristiques des entreprises**

- **Un argument supplémentaire dans les choix d'implantation des entreprises dans le secteur de Pamiers**

Le dynamisme général de la commune de Pamiers, ainsi que la création de zones d'activités attractives apparaissent comme les principaux facteurs d'implantation des entreprises à Pamiers. L'A66 constitue dans ce cadre un argument supplémentaire dans leur choix d'implantation.

- **Un facteur indirect déterminant pour l'implantation des entreprises dans le secteur de Nailloux**

Le développement démographique généré par l'arrivée de l'A66 constitue pour les entreprises un argument favorable à leur implantation, capable d'impulser et d'assurer leur développement.

- **Pas d'impact sur les choix d'implantation des entreprises dans le secteur du Pays d'Olmes**

Si l'A66 est un élément positif pour l'activité des entreprises, l'amélioration de l'accessibilité reste partielle et les effets sur l'activité des entreprises sont limités.

- **Un impact relatif sur les entreprises "leader" de l'Ariège (Récaéro, Maestria, Aubert&Duval)**

Ces entreprises n'entretiennent que très peu de relations commerciales avec Toulouse : leurs activités sont davantage dépendantes des marchés nationaux et internationaux. Les investissements d'extension parfois réalisés sont principalement motivés par les disponibilités foncières. L'A66 apporte dans ce cas un atout supplémentaire aux entreprises.

- **Un gain de temps favorable pour les entreprises locales**

L'A66 a permis de faciliter les conditions d'acheminement de la production et d'approvisionnement des entreprises, ainsi que les relations avec la clientèle toulousaine. Si l'A66 a permis d'améliorer ces relations, elle n'a pas permis de modifier de manière significative leur aire de chalandise.

#### 5.2.2.1.5 Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts

##### **Améliorer l'accès à l'agglomération toulousaine pour valoriser le savoir-faire industriel de l'Ariège**

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, l'A66 Toulouse-Pamiers permet une liaison rapide avec l'agglomération toulousaine.

La facilité d'accès offerte par l'A66 aux donneurs d'ordres, aux services aux entreprises et aux grands groupes industriels de l'agglomération toulousaine n'est pas mise en avant comme le principal bénéfice de l'autoroute.

Dans le dossier de DUP, l'accès au réseau autoroutier, à l'aéroport Toulouse-Blagnac et, à terme, au réseau TGV, devait donner aux entreprises ariégeoises un meilleur accès aux marchés. Cet effet n'a pas été relevé au cours des entretiens bien que l'A66 ait manifestement amélioré l'accès à ces infrastructures.

##### **Nailloux**

Le développement tardif des zones d'activités sur la commune de Nailloux ne permet pas d'observer un phénomène de délocalisation des entreprises depuis Toulouse, comme prévu dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

## 5.2.2.2 Commerces et services : la dynamique des pôles commerciaux

---

### 5.2.2.2.1 Prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP

*« Pour la conurbation Foix-Varilhes-Pamiers, l'enjeu est double : (...) : constituer une « ville » de 40 000 habitants (Foix, Varilhes, Pamiers et espace périurbain), avec un niveau d'équipement et de services comparables aux agglomérations urbaines de cette strate de population. L'objectif est à terme de constituer un ancrage urbain et économique majeur, pôle structurant du département de l'Ariège. » (DUP, p229)*

*« En matière d'équipement commercial toutefois, l'autoroute Toulouse-Pamiers renforcera l'attractivité du second pôle commercial de l'agglomération toulousaine, situé à Labège, au détriment du premier, situé à Portet-sur-Garonne et desservi par la RN20. » (DUP, p 226)*

### 5.2.2.2.2 Méthodologie particulière

#### → Préambule : choix de l'approfondissement

---

Les résultats de l'enquête postale en direction des élus locaux des communes situées le long de la RD820 et des entretiens conduits avec plusieurs acteurs locaux institutionnels, ont permis de relativiser l'impact de l'A66 sur « l'évasion commerciale » des petits commerces de bord de RN. En effet, parallèlement au report du trafic de transit vers l'A66, l'augmentation des trafics locaux, suite au développement urbain autour de la RD820, a compensé l'impact négatif de l'A66 sur l'attractivité des petits commerces. Le présent chapitre n'approfondit donc pas cet aspect.

#### → Méthodologie adoptée sur le thème identifié

---

Ce chapitre a donc pour objectif d'analyser **les effets de l'A66 sur la dynamique des pôles commerciaux de Pamiers et de l'agglomération toulousaine**. Il s'agit d'évaluer les mutations potentielles dans les comportements d'achat des consommateurs ariégeois suite à la mise en service de l'A66. Cette analyse s'appuiera sur :

- les statistiques des surfaces commerciales construites par commune,
- les entretiens réalisés avec certaines enseignes commerciales de l'agglomération toulousaine et de Pamiers.

#### Surfaces commerciales

L'évolution des surfaces commerciales est déterminée par l'exploitation de la base de données SITADEL, gérée par la Direction Régionale de l'Équipement. Cette dernière recense le nombre et les surfaces de locaux d'activités ayant fait l'objet d'une autorisation de permis de construire. Ces données sont disponibles par commune et selon le type d'activité.

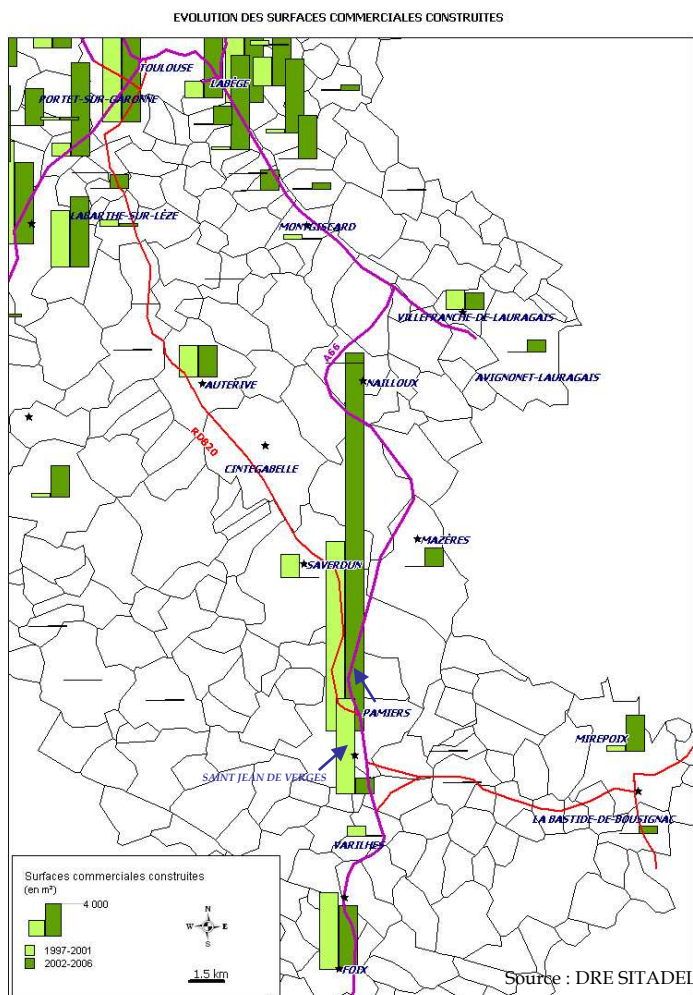
### 5.2.2.2.3 Les effets de l'A66

#### → Evolution du rythme de construction de surfaces commerciales

Dans un premier temps, l'objectif est d'appréhender l'évolution de la dynamique d'implantation des surfaces commerciales dans le périmètre d'étude suite à la mise en service de l'A66.

En 1992, les centres commerciaux du Sud Toulousain représentent l'unique pôle commercial du territoire d'étude. Quelques supermarchés de plus petite taille sont implantés à Pamiers, Foix, Saverdun, Mazères, Auterive, Villefranche-de-Lauragais et Montgiscard. Cependant, mis à part pour les communes de Pamiers et de Foix, la dynamique de construction de locaux commerciaux entre 1983 et 1993 reste faible.

Entre 1992 et 2006, selon les secteurs géographiques, plusieurs dynamiques peuvent être observées.



#### Surfaces commerciales

- **Un développement des surfaces commerciales au sud de l'agglomération toulousaine :** les communes du sud de l'agglomération toulousaine, et notamment celles situées à l'est, ont connu une extension croissante des surfaces commerciales entre 2002 et 2006 ;
- **le long de la RD820 :** une tendance à la diminution des surfaces commerciales construites, moins marquée sur la commune d'Auterive ;
- **la commune de Pamiers :** une dynamique croissante et continue de la construction des locaux commerciaux. Il s'est construit deux fois plus de surfaces commerciales sur la période 2002-2006 par rapport à 1997-2001 ;
- **les communes de Varilhes et Foix :** un ralentissement dans la construction de surfaces commerciales (- 16 % de surfaces construites en 2002-2006 par rapport à la période précédente) ;
- **une forte augmentation des surfaces commerciales pour les communes de Mazères et Mirepoix à partir de 2002.**
- **La commune de Nailloux :** une croissance de la dynamique d'implantation entre 2002 et 2006 par rapport à la période précédente, mais qui reste faible en termes de volume (135 m² supplémentaires)

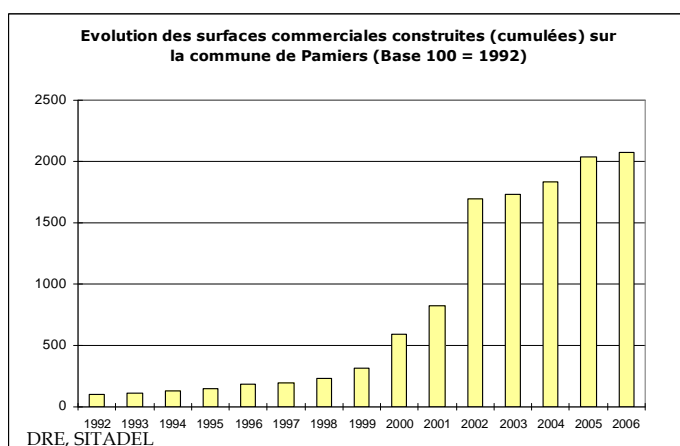


## → Facteurs explicatifs

L'extension des surfaces commerciales sur les communes situées dans le périmètre d'étude s'inscrit dans les tendances observées à l'échelle départementale et nationale :

- Sur le périmètre d'étude (comprenant l'agglomération toulousaine) : + 72% de surfaces commerciales supplémentaires construites entre 2002 et 2006, par rapport à 1997-2001
- En Ariège : + 25 % de surfaces commerciales supplémentaires construites entre 2002 et 2006, par rapport à 1997-2001
- En France métropolitaine, +33 % de surfaces commerciales supplémentaires construites entre 2002 et 2006, par rapport à 1997-2001

Globalement, le rythme de construction de surfaces commerciales sur la période 1992-2006 ne semble pas avoir connu de rupture significative sur le périmètre d'étude. Pamiers a pourtant connu à partir de 2001 un rythme particulièrement important alors que Foix enregistrait une faible croissance.



### Pamiers

En 2002, la commune de Pamiers connaît une forte augmentation des surfaces commerciales construites. Cette tendance s'explique en partie par la création du village automobiles inauguré en 2003. Ce sont 28 enseignes supplémentaires qui ont été accueillies sur une surface de vente de près de 17 ha.

Les surfaces commerciales sur la commune de Foix ont été principalement construites dans les années 1990.

### Eclairage

**Plus globalement, en Ariège,** des Opérations de Modernisation des Pôles Commerciaux et Artisanaux (OMPCA) sont menées par les communes et communautés de communes d'Ariège, en association avec la Région Midi-Pyrénées. Ces opérations visent à relancer et moderniser les activités commerciales et artisanales. Ces politiques incitatives et de soutien aux activités commerciales participent au développement de la construction de surfaces commerciales, notamment en centre ville.

➤ **Deux principaux pôles commerciaux : la commune de Pamiers et le secteur sud de Toulouse**

Le développement commercial de la conurbation Foix-Varilhes-Pamiers prévu dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, s'est **principalement réalisé à Pamiers où les surfaces commerciales ont été multipliées par deux (Village Automobile).**

➤ **Aucune « fuite commerciale » significative observée le long de la RD820**

Si la tendance est au ralentissement du rythme de construction de surfaces commerciales, les commerces situés le long de la RD820 n'ont pas souffert de la mise en service de l'A66.

➤ **Pas d'évolution significative sur le secteur de Nailloux**

Si l'évolution des surfaces commerciales construites reste faible, les communes de Nailloux et Calmont ont connu un faible développement du volume de commerces et de services. A horizon 2010 et 2014, le projet de Village des Marques « Le moulin de Nailloux » laisse prévoir une forte croissance des surfaces commerciales sur la commune. Plus de 120 enseignes sont attendues sur plus de 22 000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente.

➔ **Les effets de l'A66 : évolution de la dynamique des pôles commerciaux entre Pamiers et Toulouse**

On évalue ici l'impact de l'A66 sur la dynamique des pôles commerciaux de Pamiers et Toulouse au travers de l'évolution des origines de la clientèle (aires de chalandise). **Cette analyse qualitative s'appuie principalement sur des entretiens réalisés avec les responsables de certaines enseignes commerciales implantées à Pamiers, Labège ou Portet-sur-Garonne.**

Entretiens

Les entretiens ont été réalisés avec deux concessionnaires automobiles installés dans le "Village Automobile" de Pamiers, ainsi que deux enseignes "Conforama" et "Carrefour" implantées à la fois sur les communes de Portet-sur-Garonne et Pamiers.

*N.B : La liste des commerces enquêtés est donnée en annexe*

**Le développement d'un pôle commercial à l'échelle de l'Ariège**

**En 1992, les centres commerciaux de Portet-sur-Garonne et Labège représentent respectivement le premier et second pôle commercial de l'agglomération toulousaine.**

A cette époque, en Ariège, le territoire d'étude comptabilise 14 supermarchés de plus petite taille.

En prévision de la mise en service de l'A66, un projet d'hypermarché sur 10 ha à Pamiers est envisagé, avec pour objectif le renforcement de l'ancrage urbain de la conurbation Foix-Varilhes-Pamiers. La zone commerciale de "la Bouriette" est ainsi créée en 1994.

**Actuellement**, la commune de Pamiers constitue un pôle commercial majeur à l'échelle de l'Ariège. Cette polarité s'exerce autour de deux zones principales :

- **la zone de "la Bouriette" constitue le pôle commercial le plus important d'Ariège.** Elle accueille une enseigne "Carrefour". La proximité de la 2x2 voies (RN20) permet d'élargir l'aire de chalandise du centre commercial jusqu'aux consommateurs résidant à Mirepoix ou Foix. Cependant, si l'A66 est un avantage pour l'attractivité des commerces, elle n'a pas engendré d'élargissement de leur aire d'influence. En revanche, indirectement, le développement démographique et économique qu'a connu Pamiers suite à la mise en service de l'A66, a eu un effet sur la fréquentation des centres commerciaux.
- **Le "village automobile" (zone des Canonges), créé en 2000, représente le deuxième pôle commercial du département de l'Ariège**, émanant davantage d'un projet local que d'une anticipation de l'A66. Considérant l'intérêt commercial du concept de "village automobile" et la dynamique économique de Pamiers, l'A66 n'a pas été le facteur déterminant de l'implantation des concessionnaires. L'aire de chalandise des concessionnaires s'étend sur l'ensemble de l'Ariège, jusqu'à Toulouse.
- **A l'avenir, la polarité commerciale de Pamiers sur l'Ariège devrait encore être renforcée** : en effet, une nouvelle zone commerciale est actuellement en cours d'aménagement sur 5 hectares (zone de Chandelet), en continuité et en renforcement du "Village automobile", aujourd'hui totalement occupé.

#### | Peu d'évolution des comportements des consommateurs ariégeois

Aujourd'hui, les pôles commerciaux de Portet-sur-Garonne et Labège exercent toujours une influence majeure sur le sud de l'agglomération toulousaine et le basculement des consommateurs de Portet-sur-Garonne vers Labège ne semble pas avoir eu lieu.

**Pour les commerces implantés en Ariège, l'impact de l'A66 reste peu significatif.** Les consommateurs ariégeois continuent aujourd'hui à effectuer la majorité de leurs achats courants à Pamiers. Tandis que les achats spécialisés continuent à être effectués dans l'agglomération toulousaine, qui offre aux consommateurs davantage d'enseignes, qui ne sont pas implantées en Ariège.

##### Concessionnaire Alfa Roméo

*Installé précédemment sur la route de Mirepoix à Pamiers, ce concessionnaire a développé son activité en 2005, en s'implantant au sein du village automobile.*

"La création d'un village automobile a été l'opportunité de développer notre activité. Le regroupement au sein du "Village automobile", ainsi que la présence d'une zone commerciale importante, génèrent beaucoup de trafic et nous permettent de capter un maximum de clientèle ; cette localisation est très attractive : nous parvenons à capter des clients originaires de l'ensemble de l'Ariège, mais également de Toulouse, Carcassonne, Font Romeu. L'A66 n'influe pas directement sur l'origine de la clientèle. Les clients sont principalement attirés par le concept de regroupement des concessionnaires sur une même zone."

### Conforama (Pamiers et Portet-sur-Garonne)

*Implantée à Pamiers en 2003 au sein de la zone commerciale des « Canounoges », l'enseigne est également présente dans l'agglomération toulousaine (Portet-sur-Garonne, Colomiers).*

« L'aire de chalandise de notre magasin à Pamiers s'étend principalement de Saverdun à Tarascon. Notre clientèle utilise peu l'A66. L'A66 ne semble pas avoir entraîné la fuite des consommateurs ariégeois vers les enseignes de l'agglomération toulousaine. Les Ariégeois continuent à effectuer leurs achats principalement à Pamiers et se rendent dans les commerces de l'agglomération pour d'autres raisons (plus d'enseignes, plus de surfaces et de choix). Conforama Portet-sur-Garonne, implanté depuis 1993, n'a pas observé de mutation dans l'origine de sa clientèle ni de fuite de sa clientèle ariégeoise, en lien avec la mise en service de l'A66 ».

### Nailloux

Les entretiens réalisés avec les acteurs locaux ont permis d'appréhender **une fuite des consommateurs de Nailloux vers les centres commerciaux du sud de l'agglomération toulousaine**, et notamment celui de Labège.

L'amélioration de l'accessibilité du territoire d'étude vers l'agglomération toulousaine a donc eu un impact sur les comportements des consommateurs.

Parallèlement, l'A66 permet à la commune de disposer des outils nécessaires pour orienter une partie des flux de consommation vers Nailloux avec, dans un premier temps, le confortement des

commerces de proximité existants puis l'ouverture de nouveaux commerces et services, et, dans un second temps, le développement d'une zone commerciale (village des marques).

Le Plan Local d'Urbanisme a favorisé l'implantation de commerces de proximité et a permis aux habitants d'effectuer davantage leurs achats à Nailloux (commerces de proximité, services à la personne : restaurants, pharmacie, boucherie, etc.).

### Elie Dutech, urbaniste, commune de Nailloux, 2008

“Sur l'ensemble des commerces existant dans la commune, la moitié se sont créés depuis la mise en service de l'autoroute et, pour la majorité d'entre eux, ces deux dernières années. La commune compte aujourd'hui quatre restaurants, deux hôtels, une pharmacie, un garage, un centre médical, un assureur, un avocat, un épicerie-tabac, un fleuriste, une jardinerie, deux agences immobilières, trois taxis, une entreprise de pompes funèbres, un architecte, un prospecteur foncier, un magasin de vêtements, un marché, un boucher-charcutier, deux boulangers, une banque, un marchand de duvet.”

## → Synthèse des effets de l'A66 sur l'activité commerciale

---

### ➤ **Rappel : les entretiens réalisés avec les acteurs locaux ont permis d'identifier un gain en termes d'accessibilité aux centres commerciaux toulousains et de Pamiers, ainsi qu'une perte pour certains commerces situés le long de la RD820 :**

- La baisse du trafic sur la RD 820, suite à la mise en service de l'A66 a été rapidement comblée par la croissance des trafics locaux. Ainsi, les petits commerces le long de la RD820 ne semblent pas avoir souffert de la mise en service de l'A66.
- Seule la commune de Cintegabelle estime que la baisse de trafic a engendré une baisse de recettes des commerces.
- La zone commerciale de Pamiers a bénéficié du gain d'accessibilité apporté par l'A66.
- Enfin, l'A66 permet enfin d'accéder aux centres commerciaux de la première couronne toulousaine par deux axes, améliorant l'accès à certaines enseignes.

### ➤ **Peu d'impact sur les commerces des communes situées le long de la RD820**

Conformément aux prévisions effectuées, la commune d'Auterive est davantage influencée par le dynamisme économique de l'agglomération toulousaine. Elle est peu pénalisée par le report du trafic sur l'A66. Selon les données "SITADEL"<sup>72</sup>, les autres communes, telle que Cintegabelle, n'ont pas connu d'évolution significative dans la dynamique commerciale. On note cependant une dynamique moins forte que sur les communes situées à proximité directe d'un diffuseur de l'A66.

### ➤ **Vers une "explosion" des surfaces commerciales à Nailloux**

La "fuite" des consommateurs vers le centre commercial de Labège a été l'un des premiers effets observés de l'A66 sur la commune de Nailloux. La proximité avec le sud de l'agglomération toulousaine ne permet pas aujourd'hui à Nailloux de contrebalancer l'attraction de ces centres commerciaux.

Si, aujourd'hui, le secteur de Nailloux n'a pas rencontré une forte augmentation du nombre de commerces sur la commune, le développement démographique rencontré suite à la mise en service de l'A66 a permis aux communes de Nailloux et Calmont de maintenir et développer quelques commerces et services de petite taille. Aux horizons 2010 et 2014, le projet de "Village des Marques" devrait générer l'implantation de 120 boutiques supplémentaires sur Nailloux, susceptibles d'inverser les flux de consommation depuis l'agglomération toulousaine. C'est donc une véritable "explosion commerciale" qui aura été impulsée par l'A66.

### ➤ **Pas d'impacts significatifs sur l'aire de chalandise du pôle commercial de Pamiers**

Conformément aux prévisions effectuées dans le cadre du dossier d'enquête DUP, l'activité commerciale qui s'est développée suite à la mise en service de l'A66, a permis à Pamiers de renforcer son rôle de pôle structurant de l'Ariège.. L'absence de "conurbation urbaine Foix-Varilhes-Pamiers" limite cependant l'ampleur prévue mais les commerces implantés à Pamiers continuent de capter la clientèle ariégeoise et ne souffrent pas d'une "fuite" de leur clientèle vers l'agglomération toulousaine suite à la mise en service de l'A66. Néanmoins, les Ariégeois continuent, comme avant l'arrivée de l'A66, d'effectuer certains de leurs achats dans des enseignes spécifiques présentes uniquement dans l'agglomération toulousaine. Desservi par l'A66, l'implantation du village automobile a permis de renforcer et l'élargir l'attractivité commerciale de Pamiers.

### ➤ **Peu d'impact sur la fréquentation des pôles commerciaux du sud de l'agglomération toulousaine**

Les pratiques d'achats sont davantage liées aux évolutions générales des comportements des consommateurs et à l'enseigne recherchée qu'à l'amélioration de l'accessibilité.

---

<sup>72</sup> Construction de surfaces commerciales

#### 5.2.2.2.4 Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP

- **Création d'un pôle structurant pour l'Ariège proposant des équipements et services**

Conformément aux prévisions effectuées dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, l'activité commerciale qui s'est développée suite à la mise en service de l'A66, a permis à Pamiers de renforcer son rôle de pôle structurant de l'Ariège. Contrairement à ce qui avait été envisagé, l'activité commerciale s'est concentrée sur Pamiers.

- **Compétition entre les pôles de Portet-sur-Garonne et Labège**

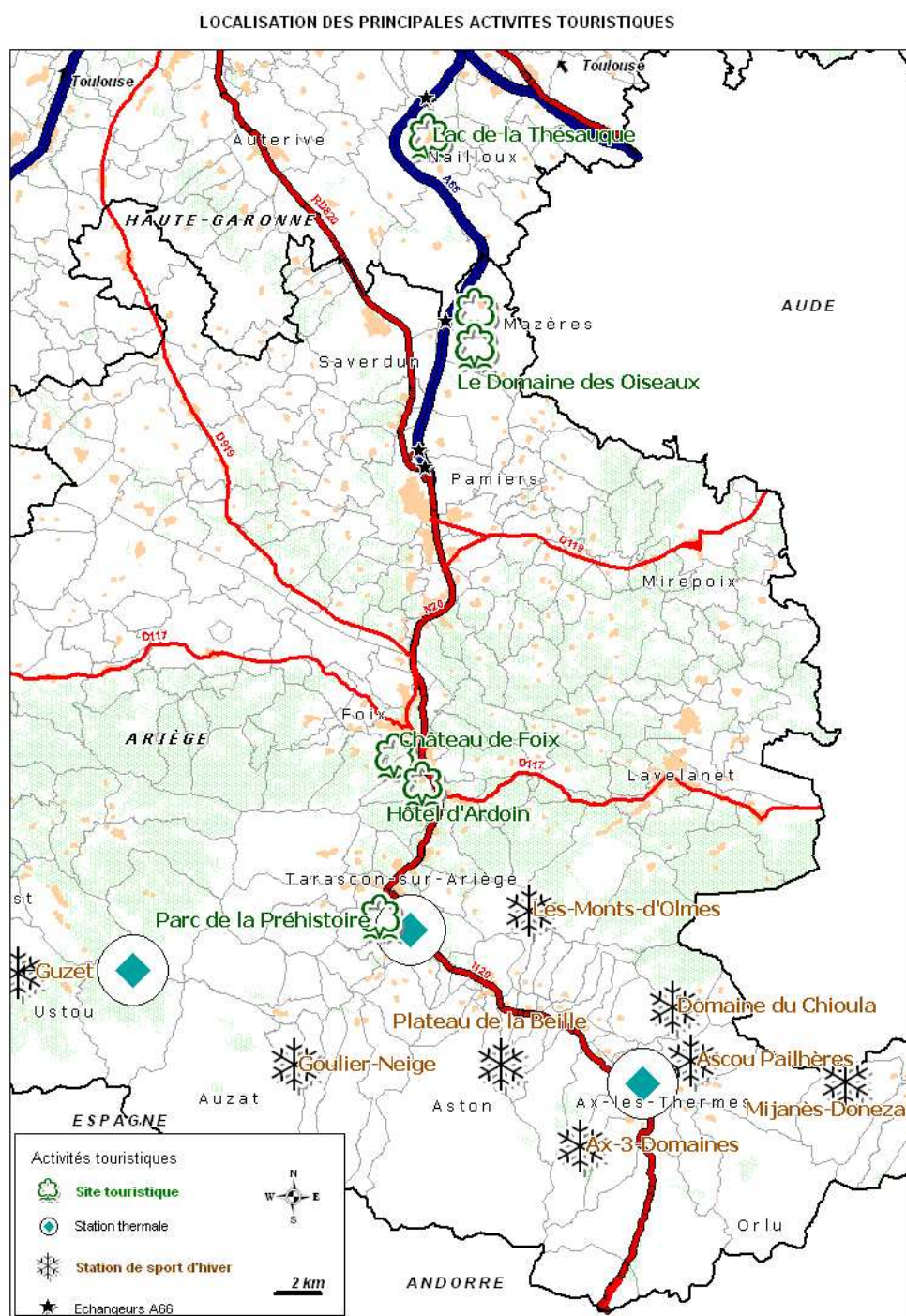
Aucune évolution significative de la dynamique entre les centres commerciaux de Labège et Portet-sur-Garonne n'a été observée, comme le dossier d'enquête pouvait le prévoir. Leurs fréquentations dépendent davantage de la dynamique propre à l'agglomération toulousaine.



### 5.2.2.3 Tourisme

Au cœur des Pyrénées, l'Ariège est un territoire qui bénéficie d'atouts naturels, propices aux activités touristiques. Au vu du potentiel touristique existant et de l'enclavement de l'Ariège, **l'A66 est identifiée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP comme l'un des enjeux majeurs du développement économique et social du territoire.**

L'objectif du présent chapitre est d'évaluer l'impact de l'A66 sur le développement du tourisme en Ariège. La prise en compte des facteurs extérieurs sera un élément essentiel pour évaluer les retombées de l'autoroute.





### 5.2.2.3.1 Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP

*“L'autoroute Toulouse-Pamiers assurera une meilleure exploitation du réservoir que constitue le marché du Grand Sud : Languedoc, Provence, Côte d'Azur. Plus particulièrement les stations de sports d'hiver, sous réserve de conditions climatiques favorables, devraient bénéficier, en tout premier lieu, d'une meilleure desserte à partir de Toulouse.” (DUP, p230)*

*“L'aménagement d'une infrastructure routière n'entraînera pas de retombées directes, mesurables par exemple en termes de fréquentation. Il faut pour cela conjuguer plusieurs facteurs :*

- accroître l'attractivité du secteur touristique concerné en renforçant la promotion (...)*
- créer des équipements incitant à l'arrêt des touristes en transit (...)*
- améliorer et diversifier les structures d'accueil en qualité et en quantité (...)” (DUP, p 230)*

### 5.2.2.3.2 Méthodologie particulière

L'ensemble des thèmes abordés ci-après résultent d'une analyse statistique des données mises à disposition par le Comité Départemental du Tourisme (CDT) et des données de l'INSEE. Cette analyse quantitative a été par la suite confrontée au ressenti des acteurs concernés, évalué par le croisement des sources d'informations suivantes :

- entretiens en face-à-face (CDT, CG09),
- questionnaires à destination des maires des communes traversées par l'A66 (ressenti des maires sur l'impact de l'A66 sur l'activité touristique de leur commune),
- entretiens téléphoniques auprès des certains professionnels du tourisme (gestionnaires de stations de sports d'hiver et de centre de vacances, offices du tourisme et collectivités).

### 5.2.2.3.3 Les effets de l'A66

#### → Evolution de la fréquentation touristique

---

#### | Sur l'ensemble de l'Ariège

**En 1992** <sup>73</sup>les principaux secteurs touristiques en progression sont **les courts séjours et les loisirs à la journée**.

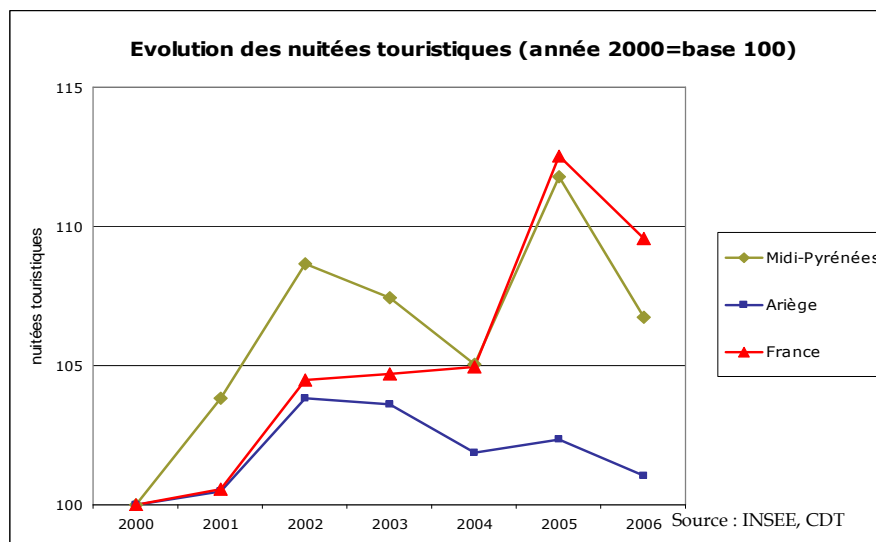
Face au patrimoine naturel et culturel de la Haute-Ariège et du Pays des Pyrénées Cathares, et compte tenu de la proximité de la clientèle toulousaine, le territoire d'étude bénéficie d'atouts pour profiter des impacts de l'A66 sur le développement de l'activité touristique.

L'évolution de la fréquentation sur le département de l'Ariège est appréhendée à travers l'évolution des nuitées touristiques. Les tendances départementales sont comparées aux tendances observées dans la région Midi-Pyrénées et sur l'ensemble de la France.

---

<sup>73</sup> Etat du tourisme en 1992 tel qu'analysé dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

nuitées (en million)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	tx de variation 2000-2006
Ariège	9.335	9.379	9.694	9.672	9.511	9.555	9.431	+1 %
Midi-Pyrénées	41.6	43.2	45.2	44.7	43.7	46.5	44.4	+7 %
France	763.6	768	797.7	799.3	801.5	859.2	836.6	+10 %



#### Evolution des nuitées touristiques

➤ **Aucune croissance significative n'est observée dans les nuitées touristiques en Ariège.**

Entre 2000 et 2006, les nuitées touristiques de l'Ariège ont connu une croissance de 1 %, moins importante que sur l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées (+7 %) et que sur l'ensemble de la France (+10 %). On observe même une décroissance tendancielle des nuitées touristiques en Ariège depuis 2002, alors que les tendances régionales ou nationales sont à la hausse notamment depuis 2004.

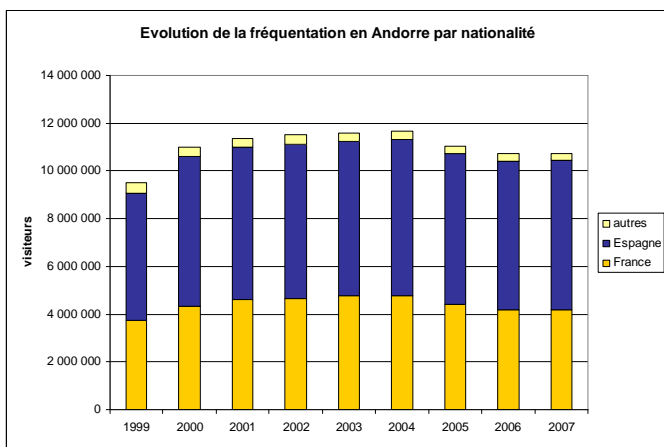
La part des nuitées de l'Ariège sur l'ensemble des nuitées régionales reste stable entre 2000 et 2006 (de l'ordre de 20 % environ).

L'évolution générale des comportements de consommation (à l'échelle nationale), davantage tournés vers les **courts séjours, le tourisme de proximité et l'excursionnisme**<sup>74</sup>, limite la représentativité de l'indicateur des nuitées touristiques pour évaluer l'évolution de la fréquentation touristique en Ariège.

<sup>74</sup> Activités à la journée (pas de nuitées)

## En Andorre

Pour Andorre, l'analyse suivante porte sur l'évolution des visites à la journée, potentiellement les plus impactées par l'A66.



### Excursionnisme français en Andorre

L'évolution du nombre d'excursionnistes en Andorre entre 1999 et 2007 ne révèle pas de croissance significative de la fréquentation à partir de 2002. Par ailleurs, le poids des touristes français n'a pas augmenté depuis 2002. L'absence de liaison routière sécurisée pénalise l'accès vers l'Andorre depuis la France. L'A66 ne contribue donc que partiellement à améliorer son accessibilité.

N.B : le très faible niveau des taxes en Andorre induit d'importants flux de français pour des motifs achats.

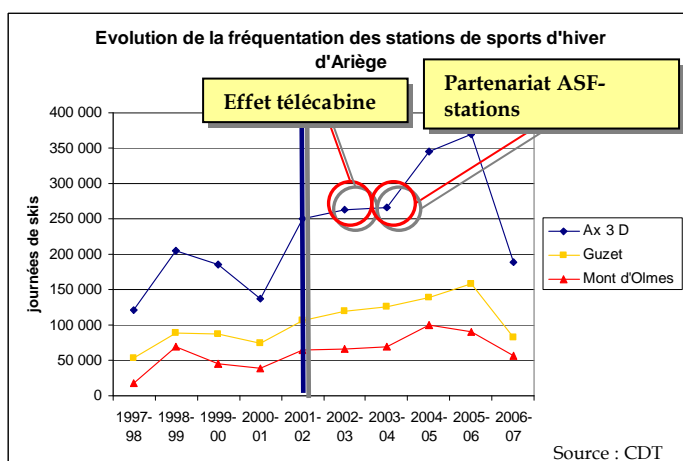
## Les principaux sites touristiques (excursionnisme)

En France, il n'existe pas d'indicateurs spécifiques permettant d'évaluer l'évolution de l'excursionnisme. L'analyse se base ainsi sur l'évolution de la fréquentation globale sur les sites les plus touristiques d'Ariège, complétée par une analyse qualitative issue des entretiens menés auprès d'acteurs du secteur.

### • Les stations de sports d'hiver de Haute-Ariège

L'impact de l'A66 sur la fréquentation touristique en Ariège s'observe principalement sur les stations de ski.

**La station d'Ax-3-Domains** constitue la station la plus fréquentée d'Ariège (en nombre de journées de skis<sup>75</sup>). Les investissements réalisés par la station, tel que la réalisation d'un télécabine, ont été réalisés en 2002.



Source : office du tourisme des vallées d'Ax, téléporté Ax-3-Domains

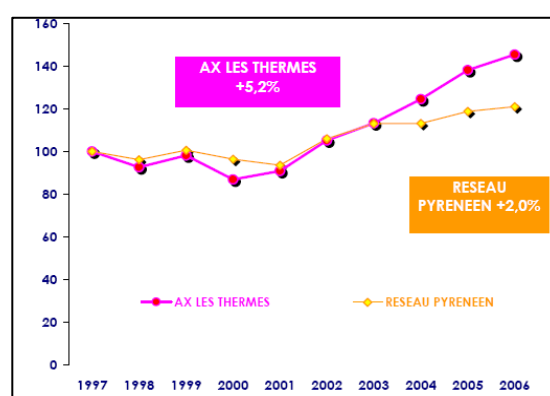
<sup>75</sup> Sur la base des forfaits vendus

### Fréquentation des stations de sport d'hiver

Le graphique de fréquentation montre une croissance du nombre de journées de ski depuis la saison 2001-2002 sur les plus importantes stations d'Ariège (en termes de chiffre d'affaires). La baisse de fréquentation observée pour la saison 2006-2007 est principalement liée au déficit d'enneigement durant l'hiver. Durant cette saison, les stations de ski ont vu leur chiffre d'affaires diminuer de près de 67 %. Les investissements réalisés dans la « neige de culture » (neige artificielle) permettent aux stations d'Ax-3-Domains et d'Ascou Pailhères de limiter l'impact d'un manque de neige.

#### *Evolution de la fréquentation annuelle de la station d'Ax-les-Thermes par rapport au réseau pyrénéen<sup>76</sup>*

Parallèlement à la diminution du nombre de nuitées en Ariège depuis 2002, l'augmentation de la fréquentation de la station d'Ax-3-Domains s'explique principalement par une modification des comportements (séjour à la journée), combinée au bon niveau d'équipement de la station d'Ax-3-Domains par rapport à d'autres stations des Pyrénées. L'A66 vient renforcer son attrait, en améliorant son accessibilité depuis l'agglomération toulousaine.



Source : Confédération Pyrénéenne du tourisme, COMETE, sur la base des pesées d'ordures ménagères et consommation d'eau

#### • Activités thermales :

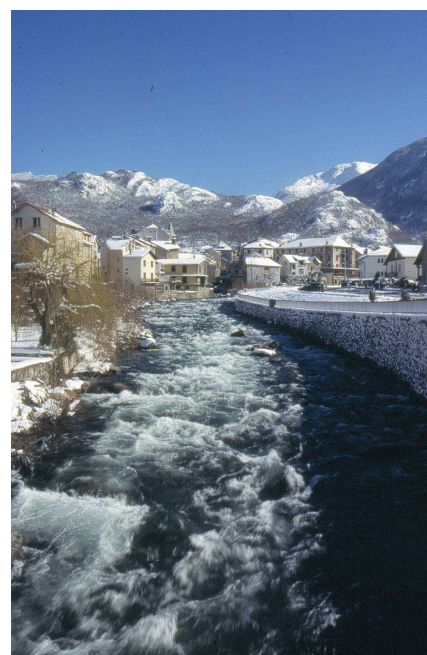
L'activité thermale constitue un potentiel touristique en Ariège, avec la présence de trois stations thermales en Haute-Ariège (Ax-les-Thermes, Ussat-les-Bains, Aulus-les-Bains). En 1992, les thermes représentent une part importante de l'activité touristique et connaissent un développement de leur fréquentation.

Depuis, les thermes ont connu un déclin. **L'évolution de la fréquentation des cures entre 2001 et 2006<sup>77</sup> est marquée par une baisse importante, liée principalement au déclin de l'activité au niveau national (-15 % de la fréquentation entre 1992 et 2002) :**

- Évolution du nombre de curistes : - 1 %
- Évolution du nombre de courts séjours : - 82 %
- Evolution du nombre d'entrées à la journée : + 107 %

L'augmentation importante du nombre de séjours à la journée traduit une évolution positive de la clientèle de proximité.

Un projet de centre de thermoludisme à Ax-les-Thermes est prévu pour fin 2008. Celui-ci devrait constituer le plus



Source : Office du tourisme d'Ax-les-Thermes, 'L'Ariège à Ax-les-Thermes'

<sup>76</sup> Font Romeu, Gourette, Luchon, Saint Lary Soulan, Peyragudes, La Mongie, Luz saint Sauveur

<sup>77</sup> CDT, « l'activité touristique 2006 en Ariège »

important centre des Pyrénées. Le cadre et le potentiel d’Ax-les-Thermes constituent les principaux arguments du choix d’investissement. La présence de l’A66 n’a pas été déterminante dans ce choix mais a contribué à établir un contexte favorable pour ce projet.

- **Evolution de la fréquentation des sites touristiques implantés à proximité de l’A66 :**

Les principaux sites touristiques implantés à proximité ou dans le prolongement de l’A66<sup>78</sup> sont concernés par une tendance à la hausse de leur fréquentation depuis 1998. Aucune augmentation significative du nombre d’entrées à partir de 2002 ne permet d’associer cette évolution à un effet de l’A66.

## → Evolution de l’offre

L’évolution de l’offre touristique est évaluée dans ce chapitre à plusieurs titres :

- tout d’abord, en tant que facteur extérieur ayant eu un impact sur la fréquentation touristique,
- mais également en tant que variable dont la dynamique peut elle-même s’expliquer par la mise en service de l’A66.
- enfin, le dossier d’enquête préalable à la DUP identifiait *l’amélioration et la diversification des structures d’accueil en qualité et en quantité* comme un élément important et nécessaire au développement de l’activité touristique.

## | Le développement de l’offre en hébergement

- **En 1992, la capacité hôtelière de la zone d’étude est limitée**

Les potentialités touristiques de la zone d’étude restreinte<sup>79</sup> sont principalement localisées en Ariège (hormis le pôle d’accueil touristique de Thésauque situé à Nailloux).

Plus au sud, on retrouve une capacité hôtelière plus importante, avec notamment une concentration sur les communes de la Vallée d’Ax (Ax-les-Thermes, Aulus-les-bains, Tarascon, Vicdessos et les Cabanes).

- **Evolution des capacités d’hébergement en Ariège et en Haute-Garonne entre 2000 et 2006<sup>80</sup>**

Nombre d'emplacements + chambres	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	évolution 2001-2006
Ariège	1 659	1 692	1 604	1 624	1 455	1 497	1 497	-10 %
HG	8 208	8 242	8 432	8 464	8 443	8 394	8 058	-2 %

source INSEE, Direction du Tourisme

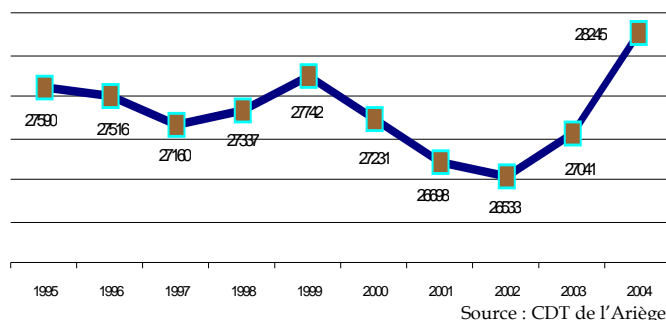
N.B : les données ci-dessus comprennent l’ensemble des emplacements des hôtels de plein air et des chambres des hôtels classés ou non classés. Les autres types d’hébergement ne sont pas comptabilisés.

<sup>78</sup> Hôtel d’Ardoin à Mazères, Château de Foix, Forges de Pyrène (musée à Foix), Parc de la préhistoire (Tarascon)

<sup>79</sup> Zone telle que définie dans le dossier d’enquête préalable à la DUP

<sup>80</sup> Source INSEE, Direction du Tourisme, campings et hôtels

### Evolution de la capacité d'accueil de 1995 à 2004 (lits touristiques marchands)



#### Capacité d'hébergement

➤ Une diminution de la capacité d'hébergement (hôtels + campings) est observée en Ariège. Celle-ci est plus marquée qu'en Haute-Garonne. Le nombre de lits touristiques marchands est lui en augmentation, ce qui témoigne d'une diversification de l'offre.

N.B : le « lit touristique » est une unité de mesure de l'offre touristique en hébergement : il comprend les lits offerts dans les logements marchands classés ou non (hôtellerie, hôtellerie de plein air, meublés de tourisme, village vacances, chambre d'hôtes, gîte d'étape).<sup>81</sup>

Le développement de l'offre en hébergement s'est effectué principalement dans le secteur d'Ax-les-Thermes. Selon l'entretien téléphonique mené avec l'office du tourisme d'Ax-les-Thermes, la commune a vu son offre en termes de lits doubler depuis 1997. Il s'agit d'un développement endogène (peu d'investisseurs extérieurs). **Globalement, l'Ariège connaît depuis 2004 une reprise dans ses capacités d'accueil alors même que l'offre en termes de lits dans certains secteurs (hôtellerie) connaît une baisse.** Selon le CDT (entretiens), cette baisse s'est accompagnée d'une diversification du tissu des professionnels du tourisme (liée à l'augmentation de l'excursionnisme, à l'évolution de la demande en matière de confort, d'équipements et de services), ainsi qu'une « augmentation du parc d'hébergement en qualité et une professionnalisation » (CDT). Cette diversification est cependant difficilement mesurable. **En 2005, le département de l'Ariège disposait de 90 000 lits touristiques marchands et non marchands.**<sup>82</sup>

**En termes d'hébergements, l'analyse des typologies de logement ne révèle pas de diversification spécifique dans l'offre :**

- Comme observé en 1992, **les résidences secondaires**<sup>83</sup> constituent un mode d'hébergement majeur en Ariège (79 % des lits touristiques), en croissance. Cette croissance s'inscrit dans la dynamique observée à l'échelle nationale ou régionale. A Ax-les-Thermes par exemple, le nombre de résidences secondaires a augmenté de 2,2 % par an entre 1999 et 2004. La croissance annuelle sur la même période est de 3,4 % en région Midi-Pyrénées et en France.
- **Les chambres d'hôtes** ont connu une croissance de 56 % entre 1997 et 2007<sup>84</sup>. Cette tendance s'inscrit au sein d'un essor général des chambres d'hôtes sur l'ensemble de la France (+95 % entre 1997 et 2007). La dynamique ariégeoise est donc plus faible que sur l'ensemble de la France. Cela s'explique notamment par les difficultés à trouver du foncier jusqu'en 2006. La Haute-Ariège représente 34 % des capacités d'hébergement en chambres d'hôtes de l'Ariège. En continuité avec les observations du dossier d'enquête préalable à la

<sup>81</sup> \_ Le barème de l'Observatoire National du Tourisme le calcul des lits est de 2 lits pour une chambre d'hôtel et 3 lits pour un emplacement en hôtel de plein air.

<sup>82</sup> Comprend l'ensemble des lits touristiques marchands ou non marchands (comprends les résidences secondaires).

<sup>83</sup> Selon la définition de l'INSEE, une résidence secondaire est « un logement utilisé pour les week-ends, les loisirs ou les vacances. Les logements meublés loués (ou à louer) pour des séjours touristiques sont également classés en résidences secondaires ».

<sup>84</sup> Chambres d'hôtes labélisées Gîte de France et Clévacances



DUP, l'offre se concentre principalement sur les communes de Tarascon (10 %), Saverdun (11 %), Foix (11 %), Mirepoix (14 %) ;

- **Les meublés de tourisme**<sup>85</sup> ont connu une croissance de 7 % entre 2002 et 2006. Cette croissance concerne notamment des meublés « Clévacances »<sup>86</sup>. Ax-les-Thermes regroupe 10 % de ces hébergements. La tendance observée à l'échelle nationale explique en partie cette croissance. De l'ordre de 25 %, l'augmentation du nombre de meublés de tourisme en France reste plus soutenue qu'en Ariège.
- **Les résidences de tourisme** : depuis la loi sur les Zones de Revitalisation Rurale (ZRR) en 1999 et ses mesures de défiscalisation, l'Ariège a connu un développement de l'implantation de résidences touristiques. Dix établissements touristiques se sont installés en Ariège depuis 1992, principalement à Ax-les-Thermes et dans la Vallée d'Ax. Un village « Pierre et Vacances » s'est créé en 2003 à Ax-les-Thermes. L'implantation de ces résidences de tourisme a engendré l'arrivée d'une nouvelle clientèle en Ariège. Elle a notamment permis à la station d'Ax-les-Thermes d'augmenter sa fréquentation en été.

#### Pierre et Vacances

Le choix d'implantation de la résidence « Pierre et Vacances » en 2003 à Ax-les-Thermes est en grande partie lié au potentiel touristique du secteur d'Ax les-Thermes. La présence du téléporté et des thermes est un atout pour attirer la clientèle. Aucune résidence de ce type n'était par ailleurs implantée dans ce secteur. L'A66 a été un argument supplémentaire jouant en faveur de l'implantation à Ax-les-Thermes. La résidence accueillant principalement une clientèle nationale pour des longs séjours, l'A66 n'a pas eu d'impact sur la fréquentation de la résidence.

#### Le développement des activités touristiques : création de sites touristiques

**Le développement des activités touristiques est en cohérence avec la croissance de l'excursionnisme.**

**L'offre en termes d'activités touristiques a évolué plus fortement que l'offre en hébergement.**

L'Ariège accueille aujourd'hui 50 sites de visites et de nombreux chemins de randonnée. Entre 1998 et 2008, plus d'une dizaine de sites ont été créés.

A proximité de l'A66, les principaux projets ayant vu le jour depuis la mise en service de l'autoroute sont :

- « **Le domaine des oiseaux** » à Mazères, en 2005 : les carrières utilisées pour fournir une partie des matériaux de l'A66, ont été réhabilitées et aménagées pour réaliser cette base de loisirs nature. La création de ce domaine est donc directement liée à la mise en service de l'A66, et notamment en partie financée par le 1 % paysage de l'autoroute ; elle s'est accompagnée également de l'aménagement d'une trame verte et de sentiers de randonnées sur la commune.



Domaine des oiseaux [www.photoariège.com](http://www.photoariège.com)

<sup>85</sup> Comprend les meublés labellisés Gites de France, Clévacances et autres meublés classés.



- **La réhabilitation du plan d'eau du « lac de la Thésauque », à Nailloux** : la réhabilitation du lac représente un potentiel de valorisation de l'activité touristique de Nailloux (camping, pêche, location de bateaux) en vue de constituer un complexe touristique de loisirs (golf, hôtel et villages vacances) ;
- **La réhabilitation du « Moulin à six ailes » à Nailloux en 2005** (visites, salle de réunion, salle d'exposition, maison pour l'emploi et la formation, cercle des entrepreneurs) : ce projet a été principalement financé par le 1 % paysage.



Source : Co Laur Sud

- **L'ouverture programmée en 2010 d'un village des marques "le Moulin de Nailloux"** s'inscrit dans le développement du "tourisme commercial". L'implantation de l'Auberge de Pastel", hôtel et restaurant spécialisé dans le tourisme commercial, confirme la volonté de Nailloux de développer cette activité touristique spécifique.

## → Facteurs explicatifs

Les évolutions constatées dans le développement de la fréquentation et de l'offre touristique ne peuvent être associées directement aux effets de l'A66.

Si l'amélioration de l'accès aux sites touristiques contribue à en accroître l'attractivité, elle ne constitue pas le principal facteur explicatif.

## | Les investissements réalisés

Les investissements publics et privés réalisés en matière d'équipements touristiques participent sensiblement au développement de l'attractivité touristique de l'Ariège. Les principaux investissements ont été effectués dans le secteur de la Haute-Ariège et notamment dans les stations de sports d'hiver. *(Les différents investissements réalisés en station sont répertoriés en Annexe)*. La construction d'un téléporté à la station d'Ax-les-Thermes (saison 2002-2003) a eu par exemple un impact très positif sur l'image et l'attractivité de la station.

---

86 Label national : correspond à une charte de qualité

L'évolution de la fréquentation entre 2001 et 2005 est principalement due à deux phénomènes.

➤ **les investissements effectués pour la construction d'une télécabine (mise en service durant la saison 2002-2003) ont eu un impact positif sur les séjours passés en station** (séjours sur plusieurs jours) : augmentation de la fréquentation des hébergements, du nombre de lits, et du nombre de résidences secondaires ; le succès de la station est dû principalement aux investissements réalisés qui ont permis à la station d'améliorer la qualité de services (aménagement des pistes, téléporté). Si l'A66 a participé à une dynamique favorable aux décisions d'investissement, ces choix n'ont pas été directement liés à la mise en service de l'autoroute : il s'agit de projets de long terme dont les réflexions ont été entamées préalablement au projet d'A66. Dans ce cadre, l'A66 a constitué un argument supplémentaire à leur réalisation.

➤ **la mise en service de l'A66 durant l'hiver 2002 a eu un impact sur le nombre de séjours à la journée. Le gain de temps bénéficie en effet principalement au tourisme de proximité.**

La station était déjà, avant la mise en service de l'autoroute, la station la plus proche de l'agglomération toulousaine. Si l'A66 a engendré un gain de temps depuis Toulouse et Bordeaux, elle a surtout permis de mettre en lumière sa proximité et d'attirer davantage de clientèle à la journée. On note également un effet significatif sur l'évolution de la clientèle bordelaise tant dans la fréquentation à la journée, que dans l'achat de résidences secondaires à Ax-les-Thermes (source : entretiens<sup>2</sup> téléphoniques Ax-3-Domaines, Office du tourisme d'Ax les Thermes, Communauté de Communes des Vallées d'Ax)

### Communauté de Communes des Vallées d'Ax

L'A66 présente un grand intérêt pour les sites touristiques d'Ax-les-Thermes en améliorant leur accessibilité depuis Toulouse. L'A66 constitue un atout pour la tranquillité et la sécurité du trajet vers les stations : avec la 2x2 voies jusqu'à Tarascon, l'amélioration de la sécurité et du confort du parcours a eu un impact positif sur la clientèle bordelaise, de plus en plus nombreuse (source : entretien téléphonique CDT). **De ce fait, si la mise en service de l'A66 n'a pas déterminé les choix d'investissements, ces derniers ont été facilités et renforcés suite à la mise en service de l'A66.** Ils sont principalement centrés sur Ax-les-Thermes. Par exemple, le lancement du centre thermoludique n'est pas lié à l'A66.

### Les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques contribuent à expliquer les variations annuelles de la fréquentation et du chiffre d'affaires des sites touristiques. Les conditions d'enneigement impactent fortement le nombre de journées de ski. L'effet reste cependant relatif et variable selon le niveau d'équipement des stations de ski pour pallier le manque de neige (canon à neige). Par exemple, les stations d'Ax-3-Domaines et d'Ascou Pailhères ayant effectué des investissements de « neige de culture » parviennent à limiter l'impact défavorable des conditions d'enneigement.

### | Les avantages fiscaux

- **La loi sur les Zones de Revitalisation Rurale (ZRR) attire les professionnels du tourisme**

L'ensemble de la Haute-Ariège et du massif des Pyrénées est classé en ZRR. Ce classement donne droit à des mesures de défiscalisation pour les résidences de tourisme classées qui souhaiteraient s'implanter sur un territoire classé en ZRR. Ces résidences de tourisme ont ainsi attiré leur propre clientèle en Ariège et contribuent sensiblement au développement de la fréquentation du secteur d'Ax-les-Thermes.

### | Les évolutions dans les comportements touristiques

Depuis quelques années, l'activité touristique en France fait face à des nouveaux comportements de consommation :

- Le développement des préoccupations environnementales et l'attrait des cadres naturels et préservés pour de plus en plus de Français. L'Ariège, territoire préservé et sauvage, profite donc de l'engouement pour le tourisme vert et les paysages sauvages.
- Le climat économique et social général : le passage aux 35 heures oriente davantage le tourisme vers les courts séjours.

### | La communication

La communication (publicité, magazines, plaquettes de promotion de l'Ariège) joue également un rôle important dans la dynamique touristique. Les moyens consacrés par le CDT à la communication sont faibles par rapport aux départements voisins comme les Hautes-Pyrénées.

#### — L'A66 partenaire du développement touristique

Fondée sur la promotion de l'A66 et le développement touristique de l'Ariège, la mise en place en 2003 d'un partenariat commercial entre ASF et certaines stations de sports d'hiver **a permis d'accompagner le développement de la fréquentation touristique**. La vente de forfaits au niveau de la gare de péage de Pamiers (formules forfait de ski+péage) a rencontré dès ses débuts (2003) un franc succès auprès de la clientèle, en permettant de gagner du temps pour l'achat des forfaits. Ces avantages clients représentent un outil de développement de la fréquentation efficace (promotions et communications favorables aux stations). *Source : entretien téléphonique avec Ax-3-Domaines*

## → Les effets de l'A66 sur le tourisme régional

---

### ➤ **RAPPEL : Les entretiens réalisés avec les acteurs locaux révèlent un ressenti globalement positif sur les effets de l'A66.**

- D'une part, l'autoroute permet une amélioration des temps de parcours en relation avec les agglomérations toulousaine et bordelaise, importants bassins de clientèle du tourisme ariégeois. D'autre part, la capacité offerte par l'autoroute permet de mieux écouler les pointes de trafic liées aux départs en week-end. Les embouteillages de la RN20 les week-ends d'hiver, avant la mise en service de l'A66, étaient un frein important pour les stations de ski de l'Ariège.
- Selon les acteurs locaux, la fréquentation touristique a évolué de façon positive. Ces évolutions sont cependant la conjonction de nombreux facteurs et ne peuvent être attribuées à la seule A66. Si certains facteurs sont indépendants de la mise en service de l'autoroute, tels que les conditions météorologiques ou l'évolution générale du tourisme au niveau national, d'autres y sont liés comme les investissements dans les stations de ski ou les campagnes de promotion.
- La faible capacité d'investissement de l'Ariège par rapport aux départements voisins constitue un frein au développement du tourisme.

### | Les effets sur la fréquentation

#### ➤ **Une croissance de la fréquentation touristique depuis 1997, ré-impulsée en 2002**

Si les nuitées sont en baisse à partir de 2002, les acteurs interrogés affirment que les activités à la journée sont en fort développement. Aucune donnée de synthèse n'est disponible.

#### ➤ **Un effet de l'A66 observé principalement sur le tourisme de proximité et l'excursionnisme**

L'impact de l'A66 est perçu principalement sur le tourisme de proximité, pour lequel l'autoroute a engendré des gains de temps de parcours significatifs.

#### ➤ **Un impact qui se limite principalement au secteur de la Haute-Ariège et de la Vallée d'Ax**

#### ➤ **Une augmentation de la fréquentation des stations de sports d'hiver**

L'A66 a permis d'améliorer le temps d'accès et de mettre en lumière la proximité des stations depuis Toulouse (1h30) ou Bordeaux (3h00) ;

#### ➤ **Une ouverture vers la clientèle bordelaise (stations de sports d'hiver, achats de résidences secondaires)**

L'A66, le tunnel de Foix et la 2x2 voies jusqu'à Tarascon ont permis d'améliorer le temps d'accès aux stations et la sécurité du déplacement.

#### ➤ **Peu d'impact sur la fréquentation touristique (excursionnistes notamment) des Français en Andorre.**

Si l'A66 n'a pas eu d'impact significatif sur le développement de la fréquentation touristique en Andorre, elle a pu engendrer une mutation dans la durée des séjours. Selon l'office du tourisme d'Andorre, l'excursionnisme des Français en Andorre croît plus vite que les nuitées

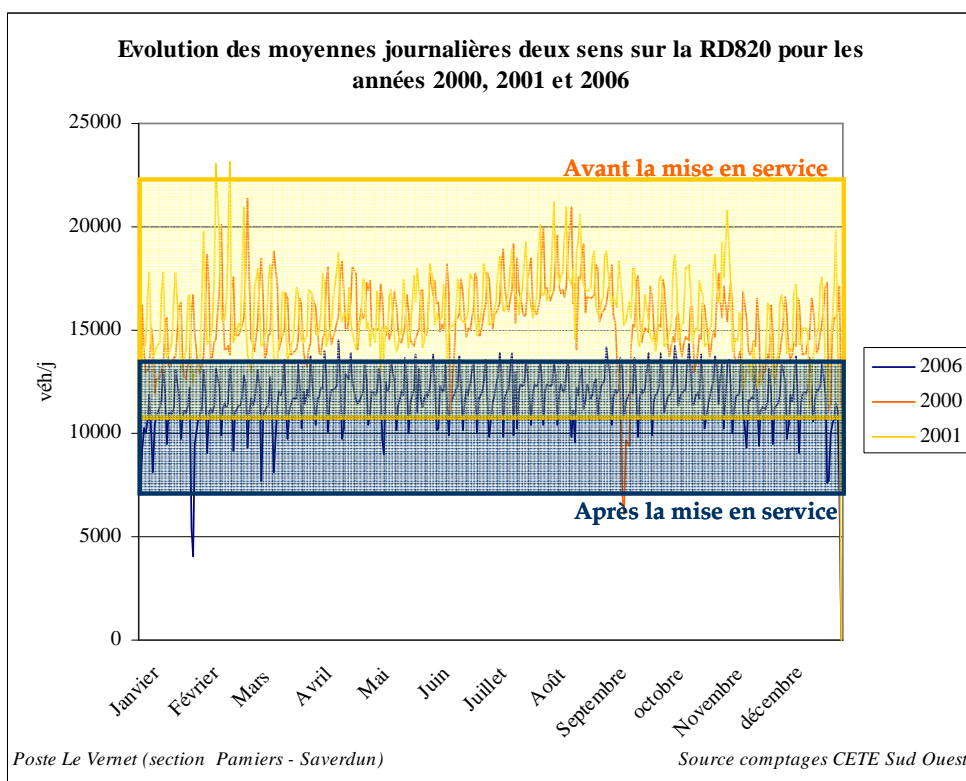
➤ Un des effets marquant de l'A66, fréquemment cité par les acteurs rencontrés : diminuer la congestion sur la RD820 les week-ends d'hiver.

En effet, la congestion récurrente sur cet itinéraire était exacerbée par la concentration des flux vers les stations de ski. L'A66 a absorbé une part importante de ces déplacements, limitant ainsi les périodes de congestion sur la RD820, notamment l'hiver.

#### Trafic sur la RD820 - Nord de Pamiers

**Avant la mise en service de l'A66 :** Variabilité importante des trafics, notamment en saison touristique avec plus de 30 jours par an à plus de 18 000 véh/jour.

En 2006, **après la mise en service de l'A66 :** variabilité beaucoup plus faible des trafics qui restent inférieurs à 15 000 véh/j.



### Les effets sur l'offre

➤ **Sur l'ensemble de l'Ariège, pas de développement significatif de l'offre en hébergement suite à la mise en service de l'A66**

La croissance de la fréquentation observée en Ariège n'est donc pas liée au développement de l'offre en hébergement mais plutôt à une augmentation de l'excursionnisme.

➤ **Un développement de l'offre touristique concentrée en Haute-Ariège et principalement dans le secteur de la Vallée d'Ax**

Cette dynamique se traduit par une **diversification** des activités touristiques ainsi qu'un **développement endogène de l'offre** en hébergement (augmentation des capacités d'accueil des hôtels existants).

➤ **A proximité de l'A66, un développement assez sensible de l'offre touristique**

Sur ce territoire historiquement peu touristique, l'A66 a permis aux communes de Mazères et Nailloux de créer et réhabiliter des sites touristiques ;

➤ **L'A66 a contribué à établir un contexte général favorable aux décisions d'investissements lourds**

Ces investissements ne peuvent cependant pas être considérés comme des conséquences directes de la mise en service de l'A66

#### 5.2.2.3.4 Comparaison des évolutions constatées avec les prévisions de la DUP et explications des écarts

➤ **L'A66 a eu un effet positif sur l'activité touristique en Ariège, et particulièrement pour les stations de sports d'hiver**

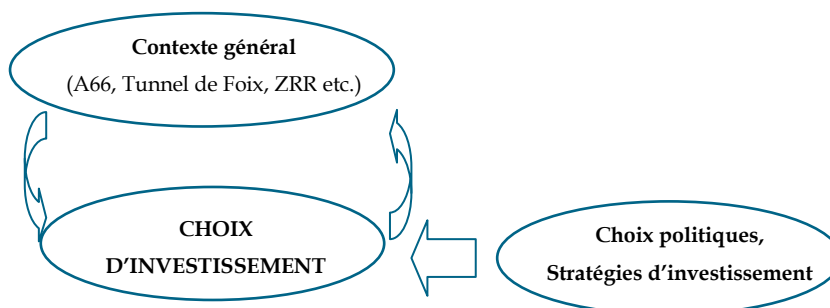
Le dossier d'enquête préalable à la DUP n'envisageait pas de retombées directes de l'A66 sur la fréquentation touristique. Les effets de l'A66 étaient davantage attendus sur la **valorisation du potentiel touristique** : diversification, amélioration et développement des structures d'accueil, communication et promotion. **L'A66 devait constituer un support de développement touristique** pour les communes d'Ariège.

Conformément aux prévisions du dossier DUP, si l'impact sur la fréquentation reste difficilement mesurable, l'amélioration de l'accessibilité de l'Ariège a constitué un argument majeur de la stratégie de développement touristique, qui influe indirectement sur la fréquentation touristique (développement de la clientèle bordelaise notamment).

Conformément aux prévisions du dossier DUP, l'impact de l'A66 sur l'activité touristique de l'Ariège a bénéficié en particulier aux stations de sports d'hiver.

➤ **L'A66 participe à une dynamique positive favorable à la réalisation d'investissements**

Les décisions d'investissement publics ou privés réalisés dans les années 2000 ont été prises indépendamment de la mise en service de l'A66. L'A66 a cependant contribué à établir un contexte favorable à ces investissements.



Ainsi, s'il n'y a pas eu un important développement des capacités d'accueil, comme envisagé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, l'Ariège et particulièrement la Haute-Ariège a cependant connu une diversification de son offre (ouverture de sites touristiques pour des activités à la journée). L'arrivée de l'A66 a en effet favorisé l'excursionnisme, limitant la politique d'accroissement des capacités d'hébergement.

➤ **L'A66 comme outil de communication et de promotion de l'Ariège**

Soulignée dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP, la promotion du secteur constitue un élément essentiel de la valorisation des retombées touristiques de l'A66. Dans ce cadre, l'A66 constitue un support pour :

- la vente de forfaits à la barrière pleine voie de Pamiers,
- la signalisation indiquant les sites touristiques de l'Ariège,
- l'information sur les sites touristiques : maison de l'Ariège à la Barrière Pleine Voie de Pamiers.

➤ **Cependant, il existe encore certaines limites au développement touristique de l'Ariège qui n'étaient pas mentionnées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.**

- **Une image persistante de territoire enclavé :**

Les différentes enquêtes image réalisées par le CDT en 2004 mettent encore en avant les difficultés d'accès et les problèmes de circulation sur la RN20. Le développement touristique de l'Ariège est aujourd'hui encore pénalisé par une image négative liée à son accessibilité.

- **Une amélioration de l'accessibilité partielle :**

L'itinéraire E9 vers l'Espagne n'est aujourd'hui pas complet et limite l'aire d'influence du tourisme ariégeois. La réalisation d'une 2x2 voies sur la section Berga-Tarascon permettrait de développer plus fortement le potentiel touristique de l'Ariège en tournant davantage le secteur vers l'Espagne.



## 5.2.3 Evolution de l'emploi

### 5.2.3.1 Prévisions du dossier d'enquête préalable

---

Aucune prévision relative aux effets de l'A66 n'apparaît dans le dossier d'enquête préalable. Les prévisions concernent plus globalement les effets sur les activités économiques. On pourra donc se référer aux citations des thèmes "Développement des locaux d'activités", "Le cas des zones d'activités", "Les entreprises hors commerces et services" du présent bilan.

### 5.2.3.2 Méthodologie particulière

---

Les analyses du présent chapitre sont basées sur les données INSEE de l'emploi total (salarié et non salarié). Ces données permettent d'appréhender la dynamique de l'emploi par zone d'emploi, entre 1998 et 2005.

### 5.2.3.3 Les effets de l'A66

---

#### → Evolution

---

#### | Evolution du nombre d'emplois

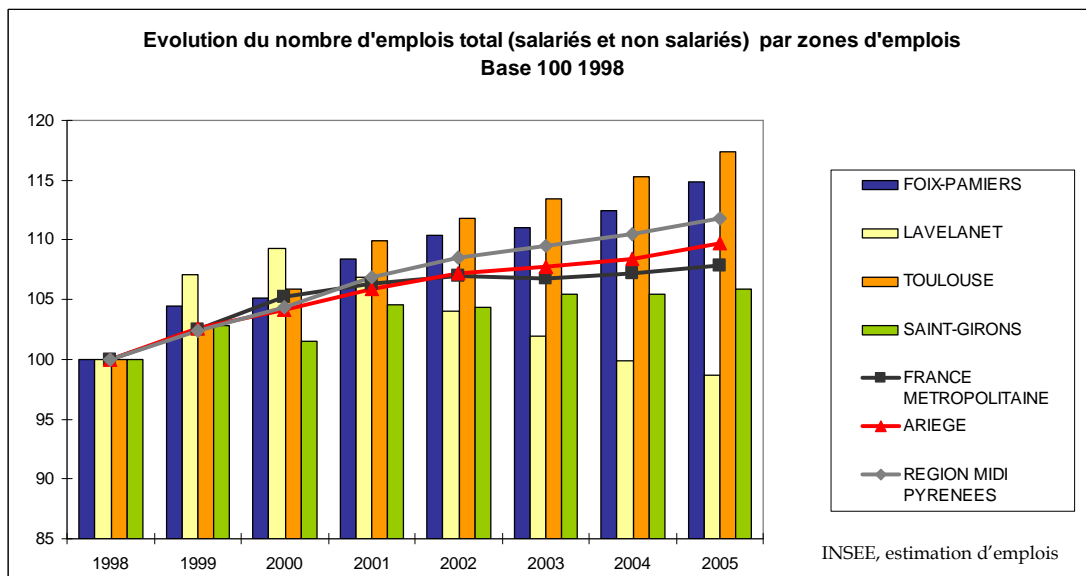
**Entre 1988 et 1993**, l'évolution du nombre d'emplois est globalement positive, principalement sur l'agglomération toulousaine et sur les communes de Pamiers et Foix. Le secteur industriel a été porteur d'emplois, notamment avec l'activité aéronautique, les constructions électriques ou électroniques. En 1993, le secteur tertiaire représente 66 % des emplois de la zone d'étude.

**Depuis 1998**, l'évolution du nombre d'emplois total jusqu'en 2005 permet d'analyser la dynamique de l'emploi et du marché du travail de l'Ariège. Quatre zones d'emplois sont analysées (Pamiers-Foix, Lavelanet, Saint-Girons, Toulouse)<sup>87</sup> : leurs évolutions sont comparées avec les évolutions observées sur l'ensemble de la région Midi-Pyrénées et sur l'ensemble de la France.

*(Carte des zones d'emplois du département de l'Ariège en annexe)*

---

<sup>87</sup> Carte des zones d'emplois du département de l'Ariège en annexe



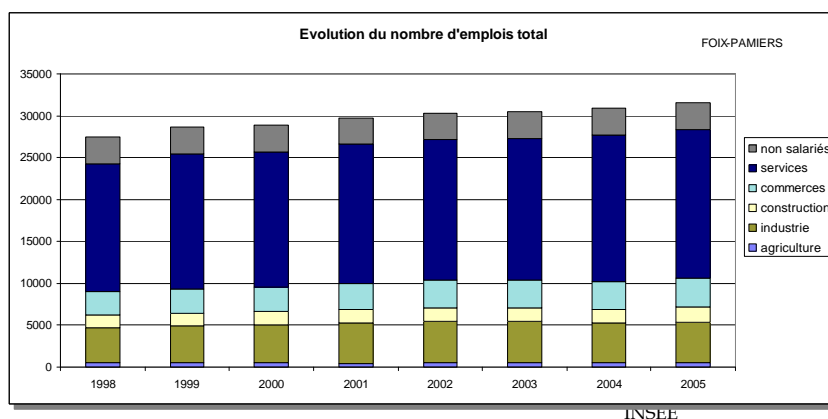
#### Ariège, Midi-Pyrénées, France

- La région Midi-Pyrénées est globalement très dynamique en termes de création d'emploi.
- L'Ariège, légèrement en dessous de la région Midi-Pyrénées, reste plus dynamique que la moyenne nationale en matière d'emplois, notamment à partir de 2001 - 2002.

#### Zones d'emplois

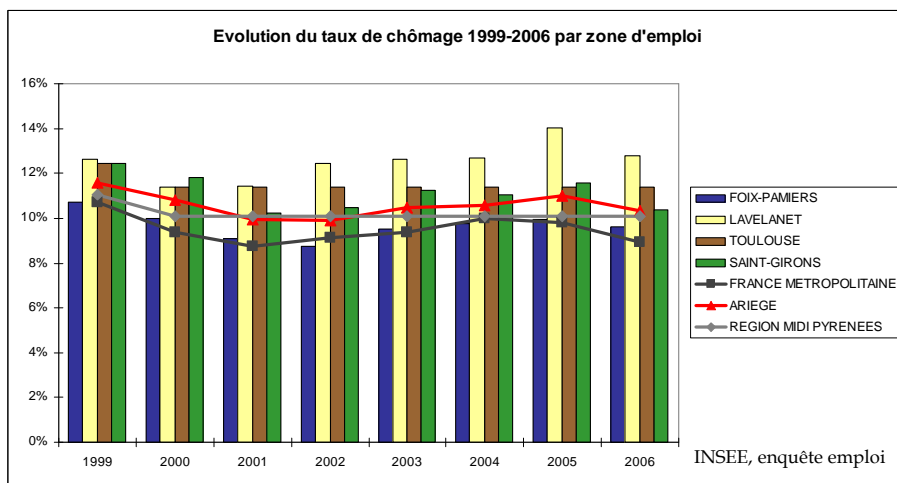
- La zone d'emploi de Foix-Pamiers présente une progression plus forte que celle de l'ensemble du département de l'Ariège et de la région Midi-Pyrénées. Celle-ci est la plus dynamique de la région Midi-Pyrénées après Toulouse.
- La croissance a été plus soutenue avant 2001 (+8 % entre 1998 et 2001) que depuis l'arrivée de l'autoroute (+4 % entre 2002 et 2005), ceci étant principalement lié à un ralentissement au niveau national. Le ralentissement est d'ailleurs deux fois moins fort sur la zone qu'au niveau national.
- Les zones d'emplois de Lavelanet et Saint-Girons ne s'inscrivent pas dans cette dynamique.

Conformément à ce qui avait été observé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP pour la période 1983-1993, le secteur tertiaire constitue le principal secteur générateur d'emplois. Son évolution s'inscrit dans une tendance générale à la tertiarisation des activités économiques.



## Evolution du taux de chômage

Le graphique ci-dessous représente l'évolution du taux de chômage<sup>88</sup> par zone d'emploi, entre 1999 et 2006.



### Taux de chômage

- On note un taux de chômage en Ariège plus élevé que la moyenne nationale.
- Le taux de chômage de la zone d'emploi de Foix-Pamiers se situe nettement au dessous des taux des bassins d'emplois de Lavelanet et Saint-Girons. Il est comparable à la moyenne nationale et inférieur à la moyenne régionale.

## Les effets de l'A66

### ➔ EFFETS DE L'A66 SUR L'EMPLOI

#### ➤ Pamiers-Foix, zone d'emploi la plus dynamique de Midi-Pyrénées après Toulouse

Le nombre d'emplois sur le bassin d'emplois de Foix-Pamiers croît depuis 2002 plus fortement qu'au niveau départemental, régional et national. Cette croissance est néanmoins plus faible que sur la période antérieure à la mise en service de l'A66 (1998-2002). Cette tendance s'inscrit dans le cadre d'un ralentissement au niveau national.

#### ➤ Pas d'impact identifiable de l'A66 sur l'évolution de l'emploi

L'analyse de l'évolution de l'emploi à l'échelle du bassin d'emploi ne permet pas d'identifier clairement les impacts de l'A66.

<sup>88</sup> Le taux de chômage représente le nombre de demandeurs d'emploi sur l'ensemble de la population active

#### 5.2.3.4 Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP et explication des écarts

---

➤ **L'aire d'influence de l'A66 n'a pas atteint le secteur de Lavelanet**

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, l'impact de l'A66 sur le développement économique du secteur de Lavelanet est faible. **Malgré une dynamique positive, le secteur de Lavelanet reste une zone encore peu dynamique et peu accessible.** Le niveau d'emploi est faible et en baisse, et le taux de chômage est plus important que sur les autres secteurs étudiés.

➤ **Les activités industrielles existantes sur les communes desservies par les diffuseurs ont été renforcées**

Conformément aux prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP, le secteur industriel a pu être valorisé suite à la mise en service de l'A66. **En effet, les activités industrielles continuent aujourd'hui à générer de l'emploi.** Les entreprises historiquement implantées en Ariège réalisent des investissements en vue de développer leurs activités sur ce même territoire. Cet effet de l'A66 est mis en évidence dans le chapitre "Entreprises hors commerces et services".

### Synthèse des impacts de l'A66 sur le développement des activités économiques

- **Rappel : Les acteurs du territoire interrogés dans le cadre du diagnostic s'accordent à dire que l'A66 a eu un effet positif sur le développement économique de l'Ariège :**
  - L'impact de l'A66 pour le développement économique se ressent sur un territoire plus restreint que l'ensemble du département. En effet, **l'objectif est pleinement atteint pour la Basse Ariège**. Il est **partiellement atteint pour la Haute Ariège et le Pays d'Olmes** et il **n'est pas atteint pour le Couserans** situé en dehors de l'axe.
  - Il est important de noter que, si **l'autoroute est un catalyseur nécessaire au développement**, elle **ne permet pas à elle seule d'expliquer la dynamique positive observée**. D'autres facteurs comme la proximité d'une agglomération toulousaine dynamique, le travail d'accompagnement réalisé auprès des entreprises, la dynamique impulsée par les décideurs politiques et les autres investissements consentis jouent également un rôle important.
- **Le développement économique a principalement été le fait d'entreprises locales qui ont poursuivi leur développement.**
- **L'analyse des données recueillies met en évidence un effet net de l'A66 sur le développement des activités économiques hors tourisme sur un périmètre restreint autour de chaque diffuseur.**
- **L'effet de l'A66 sur l'activité touristique est positif bien que difficilement quantifiable.** Le secteur de la Haute Ariège, qui offre le potentiel touristique le plus important du département, a logiquement été le plus concerné par les effets de l'A66 sur l'activité touristique.
- **Au niveau départemental, l'évolution sur le plan économique est positive, mais l'effet propre de l'A66 est difficilement quantifiable.**
- **Comme prévu dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, l'A66 a permis la valorisation du potentiel économique du territoire.**

Cette valorisation s'est principalement opérée sur des zones directement desservies par l'A66 (zones de diffuseurs), ainsi que sur les stations de skis de la Haute-Ariège (Ax-3-Domains).
- **L'A66 conforte la position de Pamiers en tant que pôle économique majeur de l'Ariège.**

Combinée au potentiel de développement économique déjà existant sur Pamiers, l'amélioration de l'accessibilité de la commune de Pamiers a eu un effet positif sur son développement économique.

### 5.3.1 Rappel des «prévisions» du dossier d'enquête préalable à la DUP

*“La RN20 a fortement structuré l'axe Pamiers-Varilhes-Foix et la future autoroute constitue une forte opportunité pour conforter le pôle structurant de ce pôle qui sera à 40-60 minutes de Toulouse.” (DUP, p. 226)*

*“Avec l'autoroute, la commune de Saverdun sera à 30 minutes de Toulouse, ce qui constitue une nouvelle attractivité en matière d'habitat. Le rythme de construction de logements pourrait sensiblement s'accélérer, contribuant à accroître, de ce fait, les migrations domicile-travail vers l'agglomération toulousaine.” (DUP, p 226).*

*“L'attractivité de la commune d'Auterive, qui se situe déjà totalement dans la logique de l'agglomération toulousaine, comme pôle d'habitat va s'accroître avec le développement de Toulouse, indépendamment de la réalisation de l'autoroute Toulouse-Pamiers.” (DUP, p. 226).*

*“Le futur axe autoroutier en renforçant le phénomène de périurbanisation pourrait favoriser à terme l'émergence de Nailloux comme pôle urbain structurant (équipements, services), permettant de renforcer l'attractivité économique de ce secteur.” (DUP, p. 227)*

### 5.3.2 Méthodologie particulière

L'objectif de cette partie est d'analyser l'impact de l'A66 sur le développement démographique des communes situées à proximité de l'autoroute. L'effet de celle-ci sera ainsi mesuré au travers de deux indicateurs complémentaires :

- la croissance démographique par commune de 1990 à 2005 (taux de croissance annuel)
- l'évolution du parc de logements entre 1992 et 2006 (surfaces et nombre de logements construits).

#### Eclairage

Compte tenu des données disponibles (recensement partiel 2008), l'impact de l'A66 ne peut être évalué que sur les communes ayant fait l'objet d'un recensement partiel en 2004, 2005 ou 2006.

Ces deux analyses avaient déjà été conduites lors du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Au vu des évolutions constatées, et en rapport avec celles prévues dans le cadre de la DUP, l'analyse des facteurs extérieurs pouvant participer à la croissance démographique permettra d'évaluer l'effet propre de la mise en service de l'A66.

### 5.3.3

## Les effets de l'A66

### 5.3.3.1 Evolution de la population

En 1999, plus de 950 000 habitants sont recensés sur le territoire d'étude. 7 % résident dans les communes ariégeoises (5,3 % en 1990).

**Entre 1990 et 1999**, l'ensemble du périmètre d'étude a connu une croissance démographique de près de 1,6 % par an, tirée par l'agglomération toulousaine. Les communes situées en Ariège connaissent un développement démographique plus faible (+0,5 % par an).

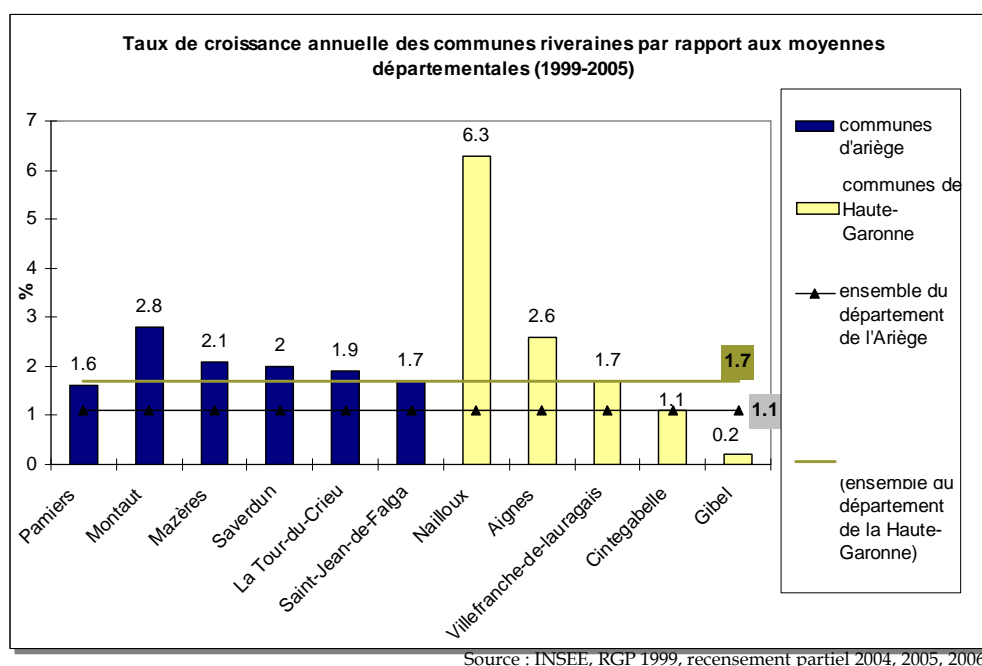
En comparaison avec la croissance annuelle sur l'ensemble du département de l'Ariège (+0,1 %) et sur le département de la Haute-Garonne (1,3 %), **le territoire d'étude connaît, dès 1990, un dynamisme démographique soutenu, principalement autour de Toulouse.**

**Entre 1999 et 2005**, le département de l'Ariège et, dans une moindre mesure, celui de la Haute-Garonne, ont connu une accélération de leur croissance démographique<sup>89</sup> :

- 1,7 % par an en Haute-Garonne,
- 1,1 % par an en Ariège.

Cette croissance peut être associée aux tendances régionales et nationales :

- 1,2 % par an en région Midi-Pyrénées, menée par l'agglomération toulousaine,
- 1,2 % par an sur l'ensemble de la France.



Les communes de l'Ariège, riveraines de l'A66, connaissent un développement démographique plus soutenu que celui enregistré sur l'ensemble du département.

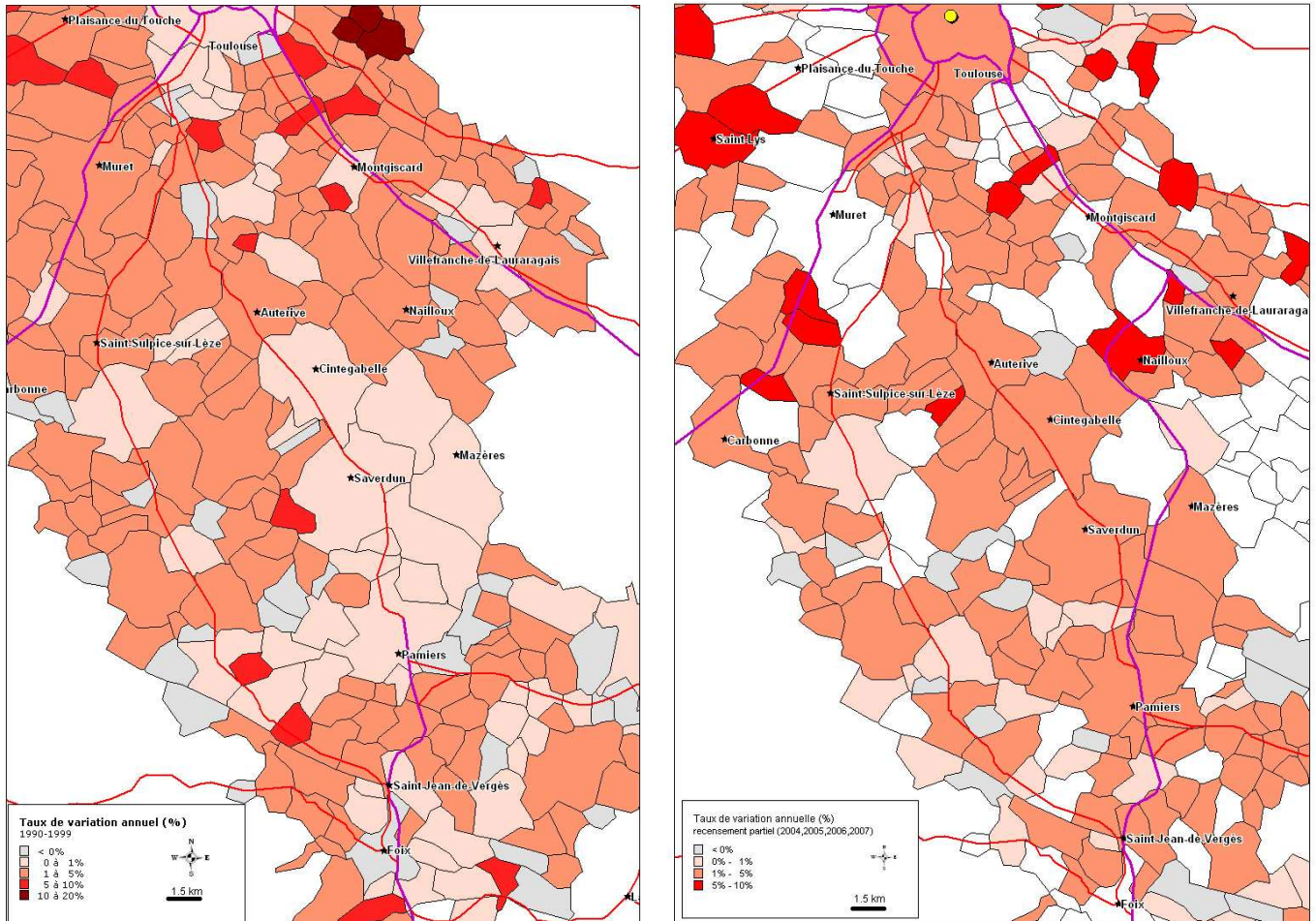
Depuis 1999, une dynamique positive est observée globalement sur les communes ayant bénéficié d'un recensement partiel de la population. Très peu de communes ont connu un ralentissement de leur croissance démographique. Cintegabelle et Gibel présentent cependant un taux de croissance plus faible que la moyenne départementale.

<sup>89</sup> Source INSEE Midi-Pyrénées



Les cartes ci-dessous permettent d'analyser la dynamique démographique de certaines communes depuis 1999 avec, comme élément de comparaison, le taux de variation annuel entre 1990 et 1999.

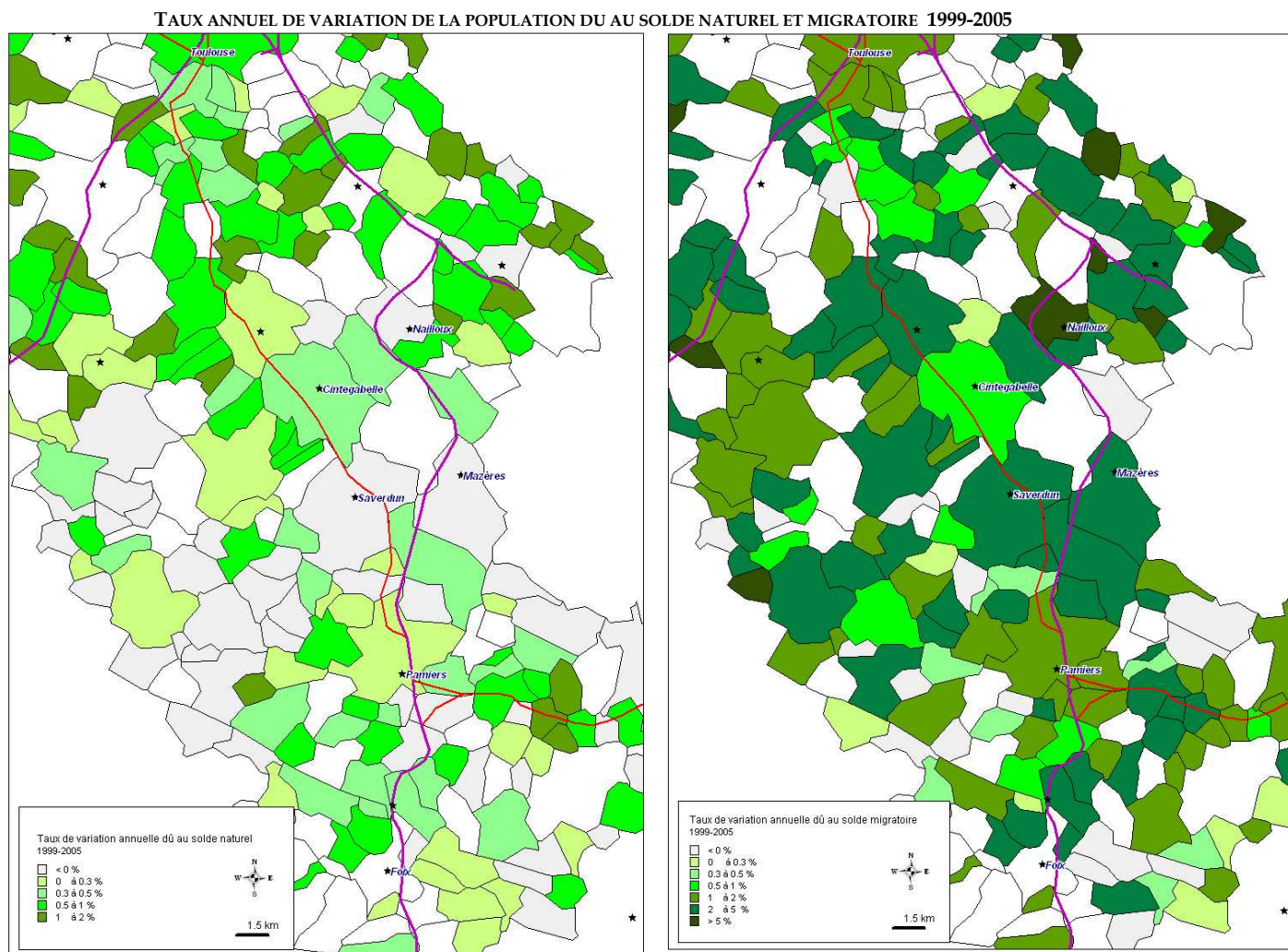
**TAUX DE CROISSANCE ANNUEL PAR COMMUNE (%) : 1990-1999 ET 1999-2004, 2005, 2006**



Source : INSEE, RGP 1999, recensement partiel (2004,2005,2006)

- **Les communes de l'Ariège situées à proximité de l'A66 et qui ont connu une croissance démographique relativement faible entre 1990 et 1999, ont connu, depuis, une accélération de cette croissance.**
- **En Haute-Garonne, la commune de Nailloux connaît la plus forte croissance démographique** des communes riveraines de l'A66 (+6,3 % par an). Entre 1999 et 2005, la commune a accueilli 550 habitants supplémentaires (+45 % par rapport à 1999). Les prévisions établies par la commune pour 2009 envisageaient près de 4 500 habitants.

Afin de comprendre les causes du phénomène de croissance démographique observé, entre 1999 et 2005, nous pouvons distinguer **la part de cette croissance due au solde naturel et celle due au solde migratoire**.<sup>90</sup>



Source : RGP 1999, recensement partiel, INSEE

<sup>90</sup> Le solde naturel (ou accroissement naturel ou excédent naturel de population) est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.  
Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année

## Solde naturel et solde migratoire

### ➤ Une accélération de la croissance démographique, principalement due à l'apport migratoire

La quasi totalité des communes ont connu un solde migratoire plus important que leur solde naturel.

### ➤ Un solde migratoire globalement positif sur l'ensemble du territoire d'étude (2 %/an et près de 23 000 habitants supplémentaires), qui est supérieur au solde migratoire annuel régional (+1,1 %), et départemental (1,4 % en Ariège et 1,2 % en Haute-Garonne). Entre 1983 et 1993, la population du territoire d'étude connaissait déjà un solde migratoire positif.

### ➤ La commune de Nailloux a bénéficié entre 1999 et 2005 d'une croissance due au solde migratoire significatif (760 habitants supplémentaires soit +9 % par an). La commune a donc bénéficié d'un apport de nouveaux arrivants bien plus important que les autres communes riveraines.

### ➤ Les communes de Saverdun et Mazères présentent entre 1999 et 2005 un solde naturel négatif et un solde migratoire relativement important (respectivement 2 % et 3 % par an, soit 460 et 450 habitants supplémentaire au total).

### ➤ Le territoire d'étude, en dehors des communes situées directement à proximité de l'A66, suit globalement la même tendance. La dynamique migratoire observée n'est pas entièrement liée à l'arrivée de l'A66.

## ➔ LES CONSTATS

### ➤ Une croissance démographique particulièrement soutenue à proximité de l'A66, et notamment sur la commune de Nailloux, de 1 200 habitants à 1 800 habitants entre 1999 et 2005

### ➤ Une accélération de la dynamique démographique après 1999, principalement liée à une croissance du solde migratoire.

### ➤ La croissance démographique constitue l'un des facteurs explicatifs de l'évolution de certains secteurs économiques des communes du territoire d'étude (commerces de proximité, entreprises de BTP, services aux personnes, etc.).

## Eclairage

La croissance démographique peut être un indicateur de l'attractivité d'un territoire mais l'analyse reste partielle du fait que les données de recensement ne sont pas disponibles pour toutes les communes concernées..

Il convient donc de compléter cette analyse par l'étude d'autres données disponibles sur l'ensemble des communes.

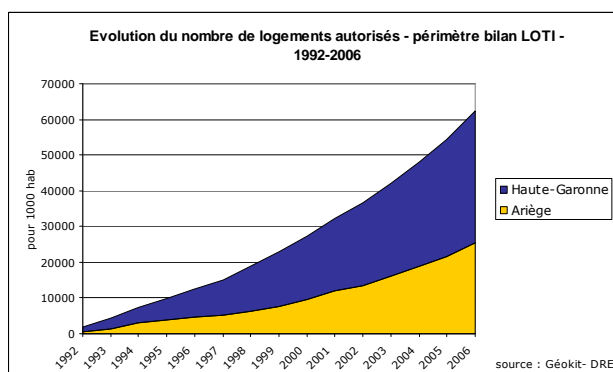
### 5.3.3.2 Evolution de la dynamique de construction des logements

L'analyse de l'évolution du parc de logements constitue un indicateur de la dynamique d'urbanisation du territoire d'étude et de son attractivité. Ces analyses portent sur les données de la base SITADEL (nombre de logements autorisés entre 1992 et 2006 - opérations de construction ayant fait l'objet d'une décision d'autorisation de construire d'une ou plusieurs constructions nouvelles ou la modification d'une ou plusieurs constructions existantes).

#### Evolution sur l'ensemble du périmètre d'étude

##### Périmètre d'étude

Plus de 62 000 permis de construire de logements ont été autorisés entre 1992 et 2006 sur l'ensemble des communes du périmètre d'étude. **59 % des autorisations ont été effectuées en Haute-Garonne et 41 % en Ariège.**



Les cartes de la page suivante illustrent le rythme de construction de logements (nouveaux ou existants) par commune.

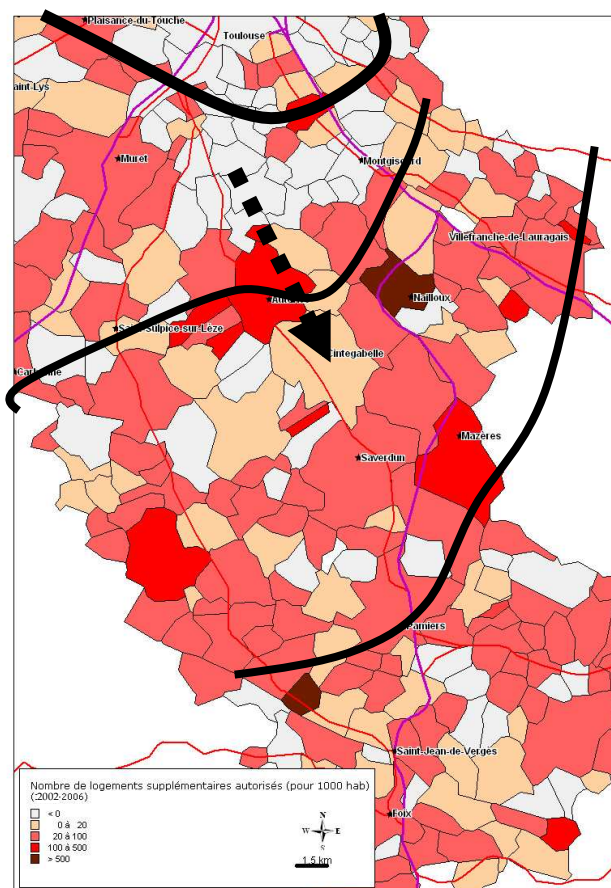
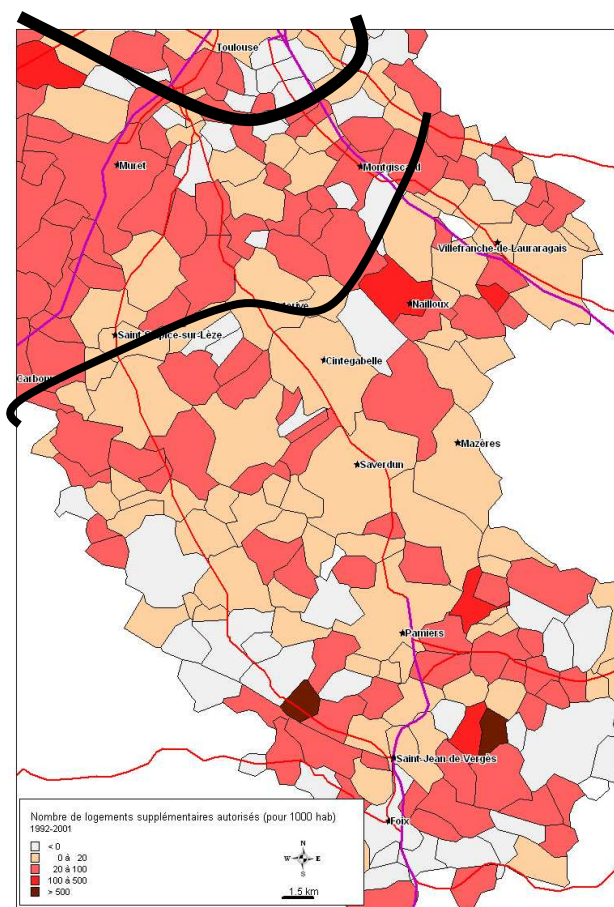
Elles représentent le nombre supplémentaire de logements autorisés, pour 1 000 habitants<sup>91</sup> et sur des périodes de quatre ans. La dynamique constatée entre 2002 et 2006 est comparée à celle de la période antérieure (1992-2001).

##### Périmètre d'étude

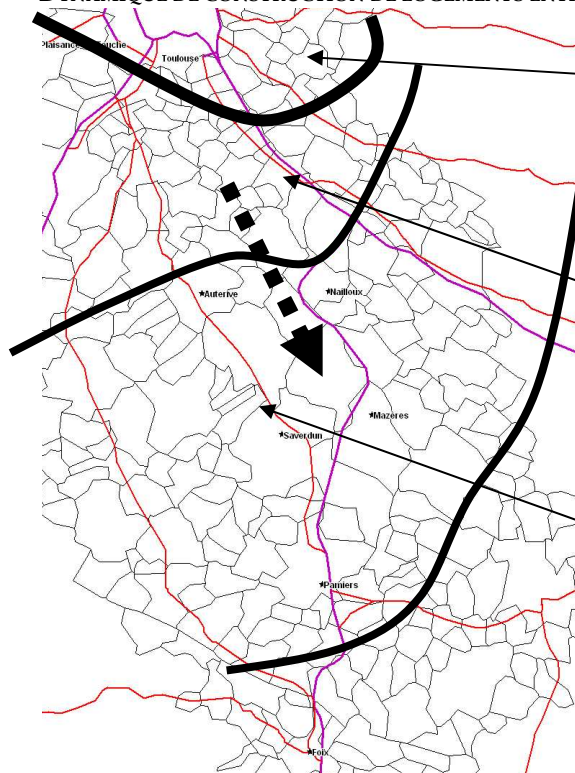
- **Les communes situées entre Auterive et Pamiers sont les communes les plus dynamiques sur la période 2002 - 2006.** Cette dynamique s'observe autour de l'A66 mais également le long de la RD919 et de la RD820. La distance par rapport à l'agglomération toulousaine constitue donc le principal facteur déterminant du développement de la construction de logements.

<sup>91</sup> Population du recensement 1999.





### DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ENTRE 1992 ET 2006



#### Agglomération toulousaine

Ralentissement de la dynamique de construction de logements, après une période de **faible croissance** avant 2001.

#### Zone intermédiaire < 15 km

Ralentissement de la dynamique de construction de logements, après une période de **croissance soutenue** avant 2001.

#### Zone en développement depuis 2002

Accélération de la dynamique de construction de logements, après une période de **faible croissance** avant 2001.

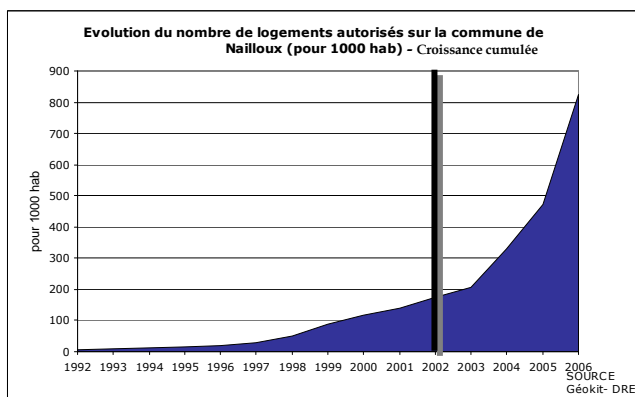
## Dynamique sur certaines communes du périmètre restreint

Les communes de Foix, Pamiers, Mazères, Saverdun, ainsi que des communes situées le long de la RD820 telle qu'Auterive, connaissent, entre 1983 et 1993, un développement déjà significatif. La commune de Nailloux ne connaissait qu'une très faible croissance de 9 logements par an.

- Une croissance particulièrement élevée pour la commune de Nailloux :

### Nailloux

Le graphique ci-contre fait ressortir une nette accélération du nombre d'autorisations de permis de construire à partir de 2003 (+ 277 % entre 2003 et 2004, soit plus de 100 logements).

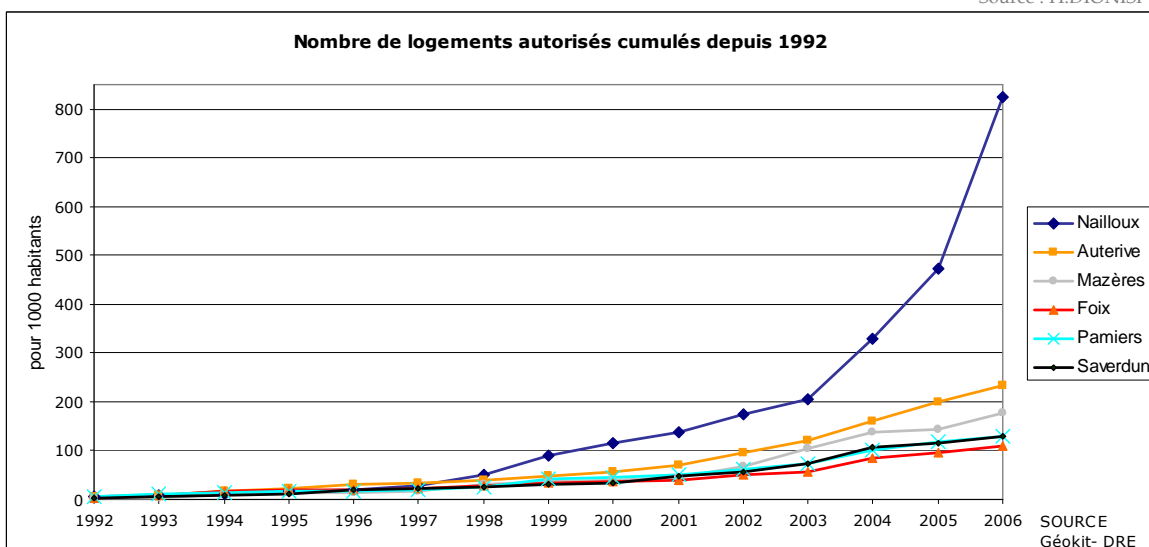


Avec plus de 560 logements supplémentaires autorisés pour 1000 hab. par rapport à la période 1997-2001, Nailloux a connu, entre 2002 et 2006, un développement de son parc de logement particulièrement élevé. Sur la période 1997-2001, 120 permis de construire avaient été délivrés contre 20 entre 1992 et 1996. La commune a connu une croissance annuelle des obtentions de permis de construire de près de 100 %/an entre 2001 et 2006.

- Une croissance significative pour d'autres communes du périmètre d'étude.



Source : H.DIONISI



#### Communes riveraines

- Mis à part pour les communes de Nailloux et Mazères, il n'y a pas eu de véritable rupture dans la dynamique du logement depuis la mise en service de l'A66. Globalement les communes ont connu un développement continu.

### La Dynamique de construction de logements dans le sud de l'agglomération toulousaine (Portet-sur-Garonne, Roques)

Le rythme de construction sur le secteur de la première couronne sud de l'agglomération Toulousaine, très important entre 1983 et 1993<sup>92</sup>, a connu un ralentissement depuis 2002<sup>93</sup>. On constate donc que le développement de l'agglomération toulousaine s'étend et s'éloigne de la ville centre.

#### 5.3.3.3 Analyse des facteurs explicatifs

Si l'essor de certaines communes est en partie lié à l'arrivée de l'A66, d'autres facteurs extérieurs ont pu appuyer ce développement :

- le développement de l'agglomération toulousaine ;
- les politiques communales ;
- la pression foncière.

Le cas de Nailloux fera enfin l'objet d'un approfondissement.

### Le développement de l'agglomération toulousaine

L'agglomération toulousaine gagne 14 000 habitants par an et ne cesse donc d'étendre son aire d'influence. Le territoire concerné par l'A66 se situe actuellement en limite de cette aire d'influence comme mis en évidence dans les paragraphes précédents.

Ce phénomène explique l'évolution démographique des communes le long de la RD820 qui n'est donc pas liée à la mise en service de l'A66. On peut cependant noter que le temps d'accès à Toulouse par la RD820 est un facteur déterminant pour l'implantation de population dans des communes comme Auterive. L'A66 et les aménagements réalisés sur la RD820 contribuent donc, en décongestionnant l'axe, au développement démographique de ces communes.

L'extension de l'aire d'influence toulousaine a également contribué au développement démographique des communes le long de l'A66. Plus celles-ci sont proches de Toulouse, plus ce phénomène est important.

**Le développement démographique des communes est donc la conséquence d'un gain important de l'accessibilité à une métropole en forte croissance.**

<sup>92</sup> La DUP analyse le nombre de logements mis en chantier

<sup>93</sup> Courbes d'évolution fournies en Annexe



## Les politiques communales mises en œuvre

Les politiques d'urbanisme des communes influencent fortement la dynamique de construction de logements, notamment par la mise à disposition de nouveaux terrains constructibles et des mesures de densification de l'habitat (programme de logements collectifs). Le développement démographique ne peut s'effectuer en l'absence de mesures d'accompagnement.

## La pression foncière

Le secteur d'étude connaît un mouvement global d'augmentation des prix de l'immobilier et du foncier, qui correspond aux tendances et au contexte général au niveau national. La forte inflation des prix dans l'agglomération toulousaine incite les ménages à chercher un logement de plus en plus loin du centre de l'agglomération.

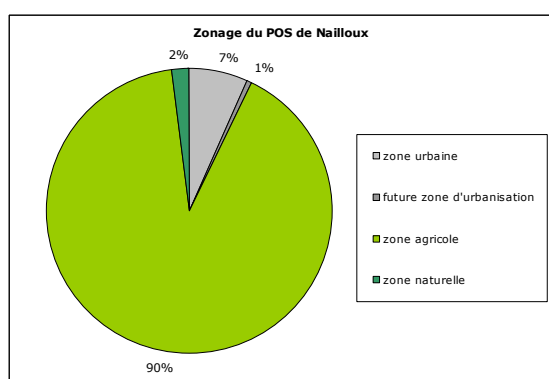
## Le cas de Nailloux

Territoire encore rural, Nailloux se trouve, avec l'A66, à moins de 15 minutes de Labège, qui est un des principaux pôles d'emploi de l'agglomération toulousaine. S'il y a un impact de l'A66 sur cette dynamique, la croissance significative que connaît le parc de logements de la commune de Nailloux par rapport à d'autres communes situées à proximité de l'A66, relève également d'autres facteurs extérieurs.

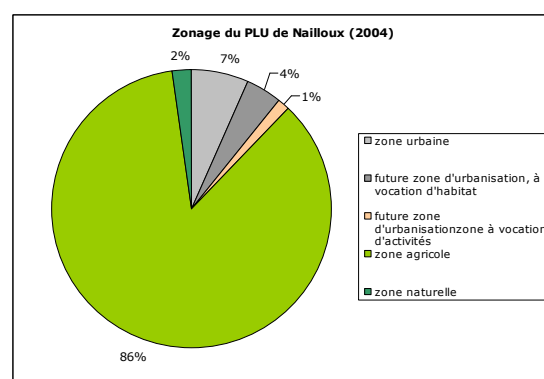
L'analyse des questionnaires adressés aux maires permet d'associer **en partie cette tendance aux politiques d'urbanisme menées par la commune.**

Face à une pénurie des surfaces constructibles, la commune de Nailloux a révisé son POS en 2004, avec pour objectif principal de permettre un développement de l'habitat en adéquation avec les nouveaux besoins et l'accroissement rapide du nombre d'habitants dans la commune. La définition de futures zones d'urbanisation (zone AU) traduit cette volonté politique. Elle relève d'un véritable projet volontariste d'aménagement du territoire.

Comparaison du zonage du POS et du PLU (2004)



Source : PLU de Nailloux



### Eclairage

Le PLU a permis le classement de plus de 92 ha supplémentaires en zones AU (activités et habitat). 80 hectares sont destinés à accueillir des zones d'habitat. Ces zones ouvertes aux projets d'habitat représentent un accroissement de 60 % par rapport aux 125 ha de zones urbaines de 2004.

Selon la source SITADEL, plus de 860 logements neufs ont été autorisés entre 2002 et 2006, dont 63 % étaient des logements collectifs. Le parc de logement s'est donc diversifié avec en 2005, 8,4 % de logements collectifs (5 % en 1999).

Le PLU affiche également la volonté de développer les équipements et les activités économiques dans la commune. Ces orientations ont un impact sur l'attractivité de la commune et donc sur l'essor démographique.

#### Eclairage

Depuis 2004, les projets d'équipements tels que la création d'un collège, d'une crèche, d'une maison des associations, d'équipements sportifs et touristiques **contribuent à améliorer la qualité de vie au sein de la commune et renforcent son attractivité**. Nailloux constitue un pôle de services et d'équipements pour les communes alentour. Dans un cadre de vie à tendance rurale, le développement des zones d'activités économiques est par ailleurs générateur d'emploi. **La combinaison de ces facteurs renforce l'attractivité de la commune et permet d'expliquer son évolution démographique.**

La dynamique croissante du parc de logement en 2005 est principalement liée à la mise en place du PLU fin 2004. Son élaboration tardive a freiné l'anticipation des promoteurs immobiliers sur la commune.

La commune de Nailloux a connu, suite à la mise en service de l'A66, **une augmentation significative du prix du foncier**.

**La collectivité estime qu'il y a eu une augmentation de 300 % à 400 % des prix au m<sup>2</sup> des terrains constructibles** suite à la mise en service de l'A66. Nailloux connaîtrait actuellement une inflation des prix comparable à celle de l'aire toulousaine.

La dynamique du marché de l'immobilier sur Nailloux, engendrée par l'A66, a été confortée par la forte inflation des prix dans l'agglomération toulousaine : en effet, cette dernière a pu également renforcer l'attractivité de Nailloux.

Selon les enquêtes auprès des maires, les nouveaux habitants viennent principalement de l'agglomération toulousaine. Une grande partie y travaille également.

#### M. PORTET, Maire de Calmont

"La commune de Calmont a connu une forte augmentation du prix du foncier à partir de 2002 : le prix des terrains viabilisés est passé de 12€/ m<sup>2</sup> à 80€/m<sup>2</sup> après la mise en service de l'autoroute. (+ 550 %)"

**La mise en service de l'A66 constitue l'un des facteurs déterminants du choix d'implantation des nouveaux habitants sur la commune.**

#### Maitre PAILHES

*Maitre PAILHES est notaire à Toulouse, en charge des prix de l'immobilier pour la chambre interdépartementale des notaires*

« L'influence de l'A66 sur la dynamique des ventes et l'inflation des prix est difficilement évaluable .

**Mis à part la ville de Nailloux (et, dans une moindre mesure, Mazères),** les communes situées à proximité de l'A66 et de la RD820 connaissent la même tendance à la hausse, mais ne sont globalement pas concernées par un développement significatif du marché de l'immobilier.

Sur Nailloux, l'A66 a permis aux Toulousains de s'éloigner de l'agglomération toulousaine en conservant un temps de parcours raisonnable. La croissance des ventes et des prix engendrée par l'A66 a été confortée par la forte inflation des prix dans l'aire toulousaine ».

#### 5.3.3.4 Synthèse des effets de l'A66 sur la démographie

---

➤ **Rappel : Les questionnaires adressés aux maires ont permis dans un premier temps de déceler un impact de l'A66 sur la démographie des communes**

Les effets de l'A66 sont corrélés à la dynamique de l'agglomération toulousaine dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à la Basse Ariège. Les communes situées à proximité d'un diffuseur, et principalement Nailloux, Mazères et Pamiers, ont ainsi déclaré avoir connu une croissance démographique forte liée à l'A66.

➤ **Un effet direct et rapide de l'autoroute sous certaines conditions**

- Communes qui possèdent une taille suffisante pour présenter des équipements et services de base ;
- Communes qui présentent des réserves foncières et une volonté politique de développement ;
- Communes qui sont situées dans l'aire d'influence d'une agglomération importante et dynamique ;
- Communes qui bénéficient d'un gain en accessibilité à l'agglomération significatif, souvent synonyme de proximité directe d'un diffuseur ;

Les communes de Nailloux et Mazères, qui répondent à ces critères, ont connu une rupture dans leur développement démographique, directement liée à l'arrivée de l'A66. Ce type de développement rapide est principalement lié dans un premier temps à l'arrivée d'une population travaillant dans l'agglomération toulousaine.

➤ **Un effet indirect sur le long terme, lié au développement économique**

L'arrivée de l'autoroute favorise l'implantation d'activités économiques génératrices d'emplois. Ces emplois attirent une population active qui contribue au développement démographique de la commune. Cette dynamique s'inscrit sur le long terme. Les communes concernées par cet effet sont les communes proches des diffuseurs : Nailloux, Mazères, Saverdun, et dans une moindre mesure Pamiers (se référer au chapitre « Développement économique »).

➤ **Un effet indirect sur le long terme, lié à la qualité de vie et au dynamisme préexistant du secteur**

Cet effet est observé sur des communes de taille importante, possédant une dynamique propre, préexistante et situées à proximité d'une métropole régionale.

La communauté de communes de Pamiers possède d'ores et déjà les principaux équipements et services nécessaires à un centre urbain. L'A66 permet dans ce cas d'améliorer le temps de parcours vers l'agglomération de Toulouse qui possède des équipements et services de niveau régional. L'accès rapide à ces services contribue à l'image positive de la ville, notamment pour les cadres.

### **Comparaison avec les prévisions de la DUP**

Les évolutions constatées sur la croissance démographique et le nombre de logements supplémentaires autorisés reflètent quelques décalages par rapport aux prévisions effectuées dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP.

#### **➤ Un développement relativement important, mais qui reste plus faible que prévu (Pamiers-Foix-Varilhes-Saverdun)**

- **Pamiers- Foix- Varilhes**

La mise en service de l'A66 laissait prévoir, en 1992, un confortement du rôle structurant du pôle Pamiers-Varilhes-Foix, et donc de l'urbanisation importante de « cet axe urbain ». Les dynamiques observées sur les communes de Foix et de Pamiers ont été plus modérées même si elles restent importantes. La commune de Varilhes a connu une croissance constante et faible du nombre de logements autorisés sur la même période.

- **Saverdun**

Le développement démographique de la commune de Saverdun n'a pas rencontré l'ampleur prévue dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Les communes de Nailloux et Mazères, qui étaient moins bien desservies avant l'arrivée de l'A66, ont connu une plus forte croissance du nombre de logements construits.

La commune de Saverdun n'a connu entre 2001 et 2006 qu'une croissance démographique annuelle de 4 %, ce qui reste inférieur à la croissance observée sur l'ensemble du département. La croissance démographique sur la commune est principalement due au mouvement migratoire.

#### **➤ Un développement conforme aux attentes (commune d'Auterive)**

Le rythme de construction s'accélère de manière significative sur la commune d'Auterive, sur la période 2001-2006, conformément aux les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP.

La commune d'Auterive constituait déjà en 1992 un pôle d'habitat de l'agglomération toulousaine. Son développement démographique s'inscrit en continuité de la dynamique observée en 1992, indépendamment de l'A66 (emplacement stratégique par rapport à Toulouse et aménagements réalisés sur la RD820).

#### **➤ Nailloux, vers l'émergence d'un "pôle secondaire du Lauragais" (SCOT Lauragais)<sup>94</sup>**

Le développement sensible du parc de logements entre 2002 et 2006 (860 logements neufs construits<sup>95</sup>), ainsi que le solde migratoire élevé entre 1999 et 2005, témoignent du phénomène de périurbanisation attendu et prévu dans le dossier d'enquête préalable à la DUP. Plus marqué que prévu, cet essor démographique constitue un véritable bouleversement de la tendance connue avant 2002.

<sup>94</sup> Le SCOT de Lauragais considère les communes de Nailloux, Lanta et Caraman comme « pôles économiques de niveau intercommunal » alors que Villefranche-de-Lauragais se destine à être un « pôle d'activité majeur » du Lauragais.

<sup>95</sup> Source : SITADEL

#### 5.4.1 Synthèse des effets observés

- **Les effets de l'A66 peuvent être clairement mis en évidence sur un périmètre restreint. Ce rapport identifie que l'A66 a impulsé un essor économique et démographique de certaines communes situées à proximité des diffuseurs.**

Ainsi, en fonction de la proximité à l'agglomération Toulousaine et de la volonté politique de développement, les communes situées à proximité d'un diffuseur ont connu, depuis 2002, un développement suite à l'amélioration de leur accessibilité. Celui-ci se traduit par :

- Un développement et une accélération du remplissage des zones d'activités,
- L'implantation et le développement d'entreprises;
- Un développement démographique.

- **A une échelle plus large, l'impact de l'autoroute existe mais est plus difficilement identifiable.**

- Les acteurs du territoire rencontrés estiment que l'A66 a eu un impact positif sur le tourisme et le développement économique de l'Ariège ;
- Les chiffres analysés ne permettent pas de mettre en évidence de lien de cause à effet direct entre l'arrivée de l'A66 et le développement de l'Ariège. Cependant, ce département est aujourd'hui un territoire en développement démographique et économique ce qui atteste d'un contexte globalement favorable.
- L'A66 a contribué à créer cet environnement favorable en désenclavant ce territoire et en le reliant à la capitale régionale.

- **Pamiers, directement desservi par l'A66 a su s'affirmer comme pôle économique majeur de l'Ariège.**

Bénéficiant d'une très bonne desserte, la mise en place de mesures incitatives (création de zones d'activités attractives, accueil et accompagnements d'entreprises) a permis au secteur de Pamiers de tirer parti au mieux des retombées de la mise en service de l'A66.

#### 5.4.2 Comparaison avec les prévisions du dossier d'enquête préalable à la DUP

- **Les effets bien appréhendés (*effets prévus et observés*) :**

- Les effets de l'A66 sur le développement économique s'observent principalement sur les pôles d'ancrage majeurs (Nailloux, Mazères, Saverdun, Pamiers) et non sur l'ensemble du département de l'Ariège. Le développement des zones d'activités a bien eu lieu et l'A66 a participé à l'implantation d'entreprises dans ces communes ;
- L'A66 a permis aux communes de valoriser leur potentiel économique ;
- Compte tenu d'un gain en accessibilité partiel, le Pays d'Olmes n'a pas connu de développement économique significatif suite à la mise en service de l'A66 ;

- L'A66 a favorisé l'implantation d'entreprises à proximité des diffuseurs. Il s'agit cependant principalement d'un développement endogène ;
- L'A66 a permis à la commune de Nailloux d'être attractive pour l'accueil d'entreprises sur son territoire ;
- Les recettes directes et indirectes perçues par les communes lors du chantier puis en phase d'exploitation de l'A66, ont participé au développement des communes traversées. Ces recettes ont notamment permis aux communes de développer leur attractivité pour l'accueil d'entreprises ;
- L'A66 est un support pour le développement touristique de l'Ariège, et notamment pour les stations de sports d'hiver. Elle participe à la valorisation du potentiel touristique ;
- L'A66 a eu peu d'impact sur le développement économique et démographique de la commune d'Auterive : son développement est davantage en lien avec la dynamique de l'agglomération toulousaine.

➤ **Les effets non prévus (*effets observés mais non prévus*)**

- L'A66 a entraîné une véritable rupture dans l'évolution démographique et économique de la commune de Nailloux : la commune tire davantage de bénéfices de l'A66 que les autres communes situées à proximité des diffuseurs. La mise en place de stratégies de développement volontariste expliquent l'ampleur des effets actuels et futurs envisagés ;
- Pénalisée par son manque de disponibilité foncière, la commune de Foix et de Villefranche-de-Lauragais ont peu bénéficié des retombées économiques de l'A66 ;
- L'A66 a permis aux stations de sport d'hiver d'être davantage attractives pour la clientèle bordelaise.

➤ **Les effets non réalisés (*effets prévus mais non réalisés*)**

- La conurbation Foix-Varilhes-Pamiers n'a pas émergé en tant que pôle urbain. Chacune des communes a connu un développement indépendant. Pamiers remplit seule le rôle de pôle économique structurant de l'Ariège ;
- Il n'existe actuellement pas de concurrence entre les zones d'activités qui se sont développées à proximité de l'autoroute, mais davantage une complémentarité ;
- Les entreprises implantées récemment ne proviennent en grande majorité pas de l'agglomération toulousaine mais du tissu économique local ;
- L'A66 n'a pas eu d'impact sur la dynamique et la fréquentation des pôles commerciaux du sud de l'agglomération toulousaine, ni sur les conditions de concurrence entre les centres commerciaux situés respectivement à l'ouest et à l'est toulousain.
- Le développement démographique de Saverdun n'a pas connu l'ampleur attendue : sa croissance démographique suite à l'A66 n'a pas évolué de manière significative ;
- L'A66 n'a pas eu d'impact sur l'accroissement des capacités d'accueil touristique.

Le dossier d'enquête préalable à la DUP, réalisé en 1992, appréhendait correctement l'évolution du territoire et des effets de l'A66. Les écarts constatés proviennent souvent de décisions politiques susceptibles d'accélérer ou de ralentir fortement le développement envisagé.





# ANNEXES



# Annexes

ANNEXES.....	1
ANNEXE 1    LEXIQUE.....	2
ANNEXE 2    DATES CLÉS DU PROJET .....	4
ANNEXE 3    HISTORIQUE DES AMÉNAGEMENTS DE LA RD820.....	5
ANNEXE 4    ACTEURS INSTITUTIONNELS RENCONTRÉS.....	6
ANNEXE 5    ACTEURS ENQUÊTÉS (QUESTIONNAIRES ADRESSES AUX MAIRES) .....	8
ANNEXE 6    LISTE DES ACTEURS RENCONTRÉS (EFFET DE L'A66 SUR LES TERRITOIRES ET L'ÉCONOMIE LOCALE).....	9
6.1    Entreprises.....	9
6.2    Commerces.....	9
6.3    Professionnels du tourisme.....	9
6.4    Gestionnaires de zones d'activités .....	10
ANNEXE 7    1ÈRE PAGE DU MAGASINE ARIÈGE-PYRÉNÉES .....	11
ANNEXE 8    HYPOTHÈSES DU CALCUL SOCIO ÉCONOMIQUE.....	12
8.1    Réseau de référence.....	12
8.2    Demande.....	12
ANNEXE 9    ANALYSE DE LA SÉCURITÉ .....	14
ANNEXE 10    ZONAGES DU TERRITOIRE D'ETUDE.....	15
ANNEXE 11    SURFACES DE LOCAUX D'ACTIVITÉS.....	17
ANNEXE 12    NOMBRE DE LOGEMENTS CONSTRUITS (SOURCE SITADEL) .....	22
ANNEXE 13    BIBLIOGRAPHIE.....	24



## Annexe 1 Lexique

Situation de référence :	La situation de référence est la situation la plus probable en l'absence de l'aménagement, dans le cas présent, en l'absence de l'autoroute A66. En matière de trafic, cette situation de référence est estimée à partir d'un modèle de trafic réalisé spécifiquement pour le présent bilan.
Scénario tendanciel :	Poursuite de tendances passées, qui peuvent être soit locales, soit nationales
Taux linéaire/géométrique :	<p>Un taux linéaire signifie que la progression a la forme d'une droite (progression linéaire), où :</p> $T_{n_0+n} = T_{n_0} \times (1 + n \times \tau_{\text{linéaire}})$ <p>Un taux géométrique illustre une croissance exponentielle, où :</p> $T_{n_0+n} = T_{n_0} \times (1 + \tau_{\text{géométrique}})^n$ <p>S'ils sont appliqués sur une durée courte, ces deux taux donnent des résultats très proches. En revanche pour les projections à des horizons lointains, les différences peuvent devenir importantes, notamment si les taux sont éloignés de 0 %.</p>
VL	Véhicule Léger : cette catégorie regroupe les voitures et les Véhicules utilitaires Légers (VUL)
PL	Poids Lourds : cette catégorie regroupe les « camions » et les bus
Induction de trafic	L'induction de trafic correspond à une augmentation de trafic due à la baisse significative des coûts généralisés de déplacements sur un itinéraire. Elle représente un phénomène à long terme qui découle d'une amélioration significative des coûts de transport entre deux zones dynamiques. Cette augmentation est constituée d'une part de déplacements de personnes qui se déplaçaient déjà avant la nouvelle infrastructure mais qui, du fait de l'amélioration de l'offre, se déplacent plus souvent. L'induction correspond d'autre part à des nouveaux déplacements liés à l'implantation d'activités et de populations dans la zone. Certains déplacements qui paraissent relever de l'induction dans la zone de projet peuvent en fait correspondre à des déplacements qui, en situation de référence, se seraient produits dans une autre zone.

---

## Coupure

Analyser une « coupure » revient à analyser tous les axes de circulation d'un corridor sur une même ligne. Les « coupures » fréquemment analysées dans l'étude sont les coupures « Nord » et « Sud » schématisées ci-dessous.



---

## SIREDO

Le réseau SIREDO (Système Informatisé de Recueil de Données) est un réseau d'environ 3 000 stations de recueil automatique des trafics positionnées dans toute la France sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier national. Suivant le type de station, en plus du comptage routier simple, d'autres informations peuvent être élaborées parmi lesquelles : nombre d'essieux du véhicule, type de véhicule, vitesse de passage, distance entre véhicules, poids).

---

## Cadencement

Un réseau de transport ferroviaire est cadencé lorsque les trains circulent à intervalles réguliers quel que soit l'intervalle (par exemple tous les ¼ h, toutes les heures). Le cadencement permet une meilleure lisibilité pour l'utilisateur.

---

## Véh.km

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules sur le réseau considéré

## **Annexe 2 Dates clés du projet**

- 17 novembre 1988 : Le Comité interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) retient la réalisation de l'A66 Toulouse-Pamiers
- 7 février 1992 : Décret désignant la société ASF concessionnaire
- 1<sup>er</sup> avril 1992 : Décret n°92-379 approuvant le schéma directeur routier national
- 23 novembre 1994 : Décision ministérielle d'approbation de l'Avant-Projet Sommaire
- Du 27 décembre 1994 au 3 février 1995 : Enquête préalable à la DUP
- 31 mai 1996 : Procès-verbal de clôture de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central
- 29 juillet 1996 : L'autoroute A66 est déclarée d'utilité publique
- 17 juillet 1997 : Première réunion du comité de suivi des engagements de l'état en faveur de l'environnement
- 2 avril 1999 : Deuxième réunion de comité de suivi des engagements de l'état en faveur de l'environnement
- 28 mai 1999 : Arrêté inter préfectoral autorisant les travaux au titre de la loi sur l'eau dans les départements de la Haute-Garonne et de l'Ariège
- 2 juin 1999 : Lancement des travaux de terrassement
- 4 novembre 1999 : Accord du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement du Canal du Midi.
- 26 juillet 2001 : Décret prorogeant les effets de la Déclaration d'Utilité Publique jusqu'au 30 juillet 2006.
- 2 décembre 1998 : Décision ministérielle d'approbation de l'Avant-Projet Sommaire : modification de l'échangeur sud Pamiers.
- 26 avril 1999 : Décision ministérielle d'approbation du dossier concernant le droit d'évocation de la Direction des Routes relatif au franchissement des coteaux de l'Hers.
- 29 mai 2000 : Décision ministérielle d'approbation du principe d'aménagement de la bifurcation A61/A66
- 21 mai 2001 : Décision ministérielle d'approbation de l'Avant-Projet Sommaire : modification du demi-échangeur nord de Pamiers.



### Annexe 3 Historique des aménagements de la RD820

Aménagements	Route	Date de mise en service	caractéristiques
2x2 voies sur la section Pamiers – Foix	RN20	1990	2x2 voies, 110 km/h
Aménagement d'un giratoire à Pins Justaret	RD820	1992	giratoire
Tunnel du Puymorens	RN20	21-oct-94	tunnel du Puymorens
Mise en service de l'A64 entre Muret et Toulouse, y compris péage de Roques	A64	1996	Mise à 2x3 voies sur Roques - Toulouse, amélioration de l'échangeur avec le périphérique toulousain
2x2 voies sur la section Foix-Tarascon	RN20	1997	2x2 voies
Suppression du péage de Roques sur A64	A64	1998	Suppression du péage suite au mécontentement des usagers. Les déplacements en relation avec la RN20 devaient payer ce péage.
Fermeture du tunnel de Foix pour travaux	RN20	avril à Novembre 2004	tunnel de Foix, mises aux normes tunnel
Ouverture définitive du tunnel de Foix	RN20	nov-04	tunnel de Foix
Déviations de Pinsaguel à 2x2 voies	RD820	29-avr-05	2x2 voies, 110 km/h
2x2 voies sur la section Pins Justaret - Camif (au niveau de Clermont-le-Fort)	RD820	2005	sur 3,2km, 2x2 voies, 110 km/h
Réalisation de la déviation du Vernet en artère interurbaine	RD820	juil.-07	2x1 voies, 90 km/h
Déviations d'Ax-les-Thermes	RN20	en cours, mise en service prévue en 2010	déviations 2x1 voie de 5,6 km, avec un créneau de dépassement en 2x2 voies sur 1,2 km
Déviations de Sinsat	RN20	en cours, mise en service prévue en 2011	2x2 voies sur 3,5 km
Mise à 2x2 voies de la déviation de Les Cabanes	RN20	aucune date annoncée	contournement sur 3 km

## Annexe 4 Acteurs institutionnels rencontrés

Acteur	Acteur rencontré	Fonction
Antenne régionale de la DATAR	M.Joël MARTY	Responsable du programme INTERREG
Ariège Expansion	M.Didier KUSS	Directeur
	Mme Annie FACHETTI	Chargé de mission
CCI Ariège	M.Denis DUBRULLE	Chargé de mission, données statistiques
CCI de Toulouse	M.Marc EYCHENNE	Chargé de mission aménagement du territoire et développement durable
	M.Frédéric SIGAL	Chargé de mission aménagement du territoire et développement durable
Chambre d'agriculture d'Ariège	M.Jean MISTOU	Secrétaire général adjoint
Chambre d'agriculture de Haute-Garonne	M.Yvon PARAYRE	Directeur
	M.Charles TAPIE	Directeur
	M.Pierre GUICHERD	Sous Directeur
Chambre des notaires de Haute-Garonne	<i>aucun acteur rencontré</i>	X
Chambre des notaires de l'Ariège	<i>aucun acteur rencontré</i>	X
Comité départemental du tourisme de l'Ariège	M.Frédéric FERNANDEZ	Directeur
Conseil Général de la Haute-Garonne	Madame BAJOLLE	Directrice de la direction des affaires économiques et du développement local
	M.Frédéric DRINAL	Chargé d'études à la direction des affaires économiques et du développement local
Conseil Général de l'Ariège	M.Augustin BONREPAUX	Président
Conseil Régional Midi-Pyrénées	Mme Lydie PREVOT	Chargée de mission Direction des infrastructures de transport
DDE de l'Ariège	M. QUAINON	Directeur départemental de l'équipement

Acteur	Acteur rencontré	Fonction
Maire de Pamiers	M. André TRIGANO	Maire
Mairie de Calmont	M. Christian PORTET	Maire, Président de la Communauté de Communes des Coteaux Lauragais Sud
Mairie de Foix	M. Monsieur ALLIERES	Directeur Général des Services
Mairie de Mazères	M. Louis MARETTE	Maire
Mairie de Nailloux	M. Elie DUTECH	Urbaniste
Mairie de Villefranche-de-Lauragais	Mme Marie-Claude PIQUEMAL	Maire
Préfecture de Haute-Garonne	<i>aucun acteur rencontré</i>	X
Préfecture de l'Ariège	M. Jean-Marc DUCHE	Secrétaire Général
Sous Préfecture de Muret	M. Loic ARMAND	Sous-Préfet
Sous Préfecture de Pamiers	Mme Marie-France COMBIER	Sous-Préfet
DRE Midi-Pyrénées	M. Jean Pierre RACCA	Responsable du suivi des aménagements de la RD820
	M. Alain BENAYS	Sécurité routière
	M. Pierre DEFARGE-LACROIX	Trafic

## **Annexe 5 Acteurs enquêtés (questionnaires adresses aux maires)**

<b>Commune</b>	<b>Acteur enquêté</b>	<b>fonction</b>
<b>AIGNES</b>	Mme. CLAUZEL	Maire
<b>AUTERIVE</b>	M. BASTIANI	Maire
<b>BONNAC</b>	M. CAMPION	Maire
<b>CALMONT</b>	M. PORTET	Maire
<b>CANTE</b>	M. MOULET	Maire
<b>CINTEGABELLE</b>	M. BRUNET	Maire
<b>CLERMONT LE FORT</b>	M. ATTALI	Maire
<b>FOIX</b>	M. ALLIERES	Directeur Général des Services
<b>GARDOUCH</b>	pas de retour	X
<b>GIBEL</b>	Mme. FONTEZ	Maire
<b>LA TOUR DU CRIEU</b>	Mme DARRIEUTORT	Maire
<b>LABARTHE SUR LEZE</b>	pas de retour	X
<b>LE VERNET</b>	M. Tisseire	Maire adjoint
<b>LE VERNET D'ARIEGE</b>	M. GUILLON	Maire
<b>MAZERES</b>	M. MARETTE	Maire
<b>MIREMONT</b>	pas de retour	X
<b>MONTAUT</b>	pas de retour	X
<b>MONTESQUIEU-LAURAGAIS</b>	M. LAFON	Maire
<b>MONTGEARD</b>	M. ROOU	Maire
<b>NAILLOUX</b>	Mme Dutech	Urbaniste
<b>PAMIRS</b>	M. TRIGANO	Maire
<b>PINS JUSTARET</b>	M. STEFANI	Maire adjoint
<b>PINSAGUEL</b>	pas de retour	X
<b>PORTET SUR GARONNE</b>	pas de retour	X
<b>ROQUES</b>	pas de retour	X
<b>SAVERDUN</b>	pas de retour	X
<b>VARILHES</b>	M. SERVANT	Maire
<b>VERNIOLLE</b>	M. PEDOUSSAT	Maire
<b>VIEILLEVIGNE</b>	M SYLVESTRE	Maire
<b>VILLEFRANCHE-DE-LAURAGAIS</b>	M. PIQUEMAL	Maire
<b>VILLEUNEUVE-DU-PAREAGE</b>	M. AZEMAR	Maire

## **Annexe 6 Liste des acteurs rencontrés (effet de l'A66 sur les territoires et l'économie locale)**

### **6.1 Entreprises**

<b>société</b>	<b>commune</b>	<b>secteur d'activité</b>
Maestria Peinture	Pamiers	Industrie
Aubert&Duval	Pamiers	Industrie
Latré frères	Pamiers	BTP
Bureaux évolution	Pamiers	Services
Transporteur SUBRA	Pamiers	Transport/logistique
Recycarbo	Laroque d'Olmes	Industrie
Ariège Composites	Laroque d'Olmes	Industrie
Entreprise BC5	Dreuilhes	BTP
Denjean logistique	Mazères	Transport/logistique
Keolis	Mazères	Transport/logistique
Compobois	Saverdun	BTP
EURL PEREIRA	Saverdun et Pamiers	BTP
Lauralu chapiteau	Saverdun	Artisanat
RECAERO	Verniolles	Industrie
SEAT Ventilation	Verniolles	Industrie
Continental Automotive	Foix	Industrie
Architecte Montoriol	Nailloux	Services
L'auberge de pastel	Nailloux	Services
S.C.P. Saint-Aubin Bazalgette Géomètres Experts	Nailloux	Services
S2D Foncier	Nailloux	Services
Sarl Relais des Jardins	Nailloux	Services

### **6.2 Commerces**

<b>Enseigne</b>	<b>commune</b>	<b>secteur d'activité</b>
Carrefour	Pamiers	grande distribution
Ford	Pamiers	concessionnaire
Conforama	Pamiers	vente de meuble
Opel	Pamiers	concessionnaire
Alfa Roméo	Pamiers	concessionnaire
Carrefour	Portet-sur-Garonne	grande distribution
Conforama	Portet-sur-Garonne	vente de meuble

### **6.3 Professionnels du tourisme**

<b>Structure</b>
<b>Ax-3-Domains</b>
<b>Communautés de communes des Vallées d'Ax</b>
<b>Office du tourisme d'Ax-les-Thermes</b>
<b>Office du tourisme d'Andorre</b>
<b>Opérateur Pierre et Vacances</b>

#### 6.4 Gestionnaires de zones d'activités

Structure
Communauté de communes du Canton de Saverdun
Communauté de Communes Co.laur.Sud
Pays de Foix Haute-Ariège
Communauté de Communes du Canton de Varilhes
Mairie de Pamiers
Communauté de Communes du Pays d'Olmes
Mairie de Saverdun
Communauté de Communes du Pays de Mirepoix
Communauté de communes du district de la vallée de l'Ariège

Annexe 7 1<sup>ère</sup> page du magazine Ariège-Pyrénées

**TOURISME**  
**ariègepyrénées**  
*Le journal*

Avec **DECATHLON**  
et **Ontario**  
skiez moins cher  
en Ariège !

**-5%**  
Avec VOTRE CARTE  
SUR LES FORFAITS FAMILLE ET ADULTE  
ET SUR LES PRODUITS SIGNALES  
PENDANT TOUTE LA SAISON 2007/2008

**NOUVEAU**  
LE CROISSANT  
ARIEGE

**ENVIE**  
DE VOUS RÉGALER ?

**PROFITEZ**  
D'UNE BELLE GLISSE  
**À 1H30**  
DE TOULOUSE

**A découvrir**

**SKI ALPIN**  
Découvrez les pistes  
→ Pages 2 à 5

**RÉVEILLONS**  
Idées  
pour le jour de l'an  
→ Page 9

**SKI NORDIQUE**  
Adoptez  
la technique atlantique  
→ Pages 6 à 8

**IDÉES SÉJOURS**  
Sortez  
des sentiers battus  
→ Pages 10 et 11

**RÉSERVEZ**  
VOTRE HÉBERGEMENT  
Demandez  
notre catalogue  
Hébergement Hiver 2007/2008  
05 61 02 30 70  
vacances@ariègepyrénées.com  
www.ariègepyrénées.com

**INVITATIONS**  
**HIVERNALES**

**TOURISME ARIÈGE-PYRÉNÉES**  
Informations et réservations **05 61 02 30 70**  
e-mail : [vacances@ariègepyrénées.com](mailto:vacances@ariègepyrénées.com)  
[www.ariègepyrénées.com](http://www.ariègepyrénées.com)

**ARIÈGE**  
CONSEIL GÉNÉRAL



## Annexe 8 Hypothèses du calcul socio économique

A partir du modèle calé en situation actuelle, une situation de référence 2007 a été construite puis deux autres horizons ont été modélisés (2002 et 2020).

### 8.1 Réseau de référence

#### | Situation en 2007

Le réseau de référence 2007 est le même que le réseau réel de 2007 à deux différences près : l'autoroute A66 ainsi que ses différents échangeurs n'existent pas, l'interdiction de circulation des PL sur la RD16 et la RD624 est supprimée.

#### | Situation en 2002

Le réseau modélisé en 2002 prend en compte le fait que certains aménagements sur la RD820 n'ont pas encore été réalisés à cette date. Il s'agit de :

- Doublement de la déviation de Pinsaguel (4,7 km)  
➔ *Dans le modèle : mise à 2x1 voie des tronçons concernés, baisse de la capacité à 18 000 veh/j, baisse de la vitesse à vide à 90km/h.*
- Aménagement en artère interurbaine de la section Pins Justaret – Le Vernet (3,2 km)  
➔ *Dans le modèle : mise à 2x1 voie des tronçons concernés, baisse de la capacité à 18 000 veh/j, baisse de la vitesse à vide à 90km/h.*
- Réalisation de la déviation du Vernet en artère interurbaine (5, 8km)  
➔ *Dans le modèle : suppression de la déviation, augmentation de la précharge dans le Vernet*

Ces modifications sont prises en compte à la fois dans le réseau de référence et dans le réseau avec A66 en 2002. La seule différence entre ces deux scénarios est la présence ou non de l'A66.

Dans les deux cas, les interdictions de circulation pour les PL sur la RD16 et la RD624 sont levées car elles n'étaient pas encore mises en place à l'époque.

#### | Situation en 2020

Le réseau de référence et le réseau avec A66 en 2020 sont les mêmes qu'en 2007.

### 8.2 Demande

#### | Suppression de l'induction de trafic en 2007

Le trafic induit estimé en 2007 est supprimé dans la situation de référence 2007.

L'analyse des variations de trafic sur la coupure A66/RD820 a permis de déterminer le volume de l'induction liée à la réalisation de l'A66 sur deux coupures :

- **2 400 véhicules sur la coupure Sud** au niveau de la barrière pleine voie de Pamiers (dont 2 280 VL et 120 PL),
- **1 160 véhicules supplémentaires sur la coupure Nord** au niveau de Nailloux (dont 1 050 VL et 110 PL).

Soit un total de 3 560 véhicules induits avec la réalisation de l'A66.

Ce trafic a été ôté de la matrice de trafic 2007, uniquement sur les relations OD concernées par l'A66 (relations courtes distances sur des OD empruntant effectivement l'autoroute aujourd'hui).

### Matrices prises en compte en 2002

Les matrices de trafic des scénarios de 2002 sont les matrices de référence de 2007 affectées d'un coefficient de 0,995 pour prendre en compte une légère augmentation des trafics entre 2002 et 2007 en scénario tendanciel (moyennes nationales).

Ces matrices sont utilisées à la fois dans le scénario de référence 2002 et dans le scénario avec A66 en 2002 car on peut considérer que l'induction est quasi nulle la première année de la mise en service de l'autoroute.

### Projection des matrices en 2020

Les hypothèses retenues pour la projection des matrices en 2020 sont celles préconisées par le SETRA dans l'instruction-cadre mise à jour en mai 2007.

Il en résulte les coefficients de projection pour les différentes matrices, entre 2007 et 2020 :

- Matrice PL : + 20 % entre 2007 et 2020 soit 1,5 %/an<sup>1</sup>
- Matrice VL pour des trajets inférieurs à 200 km : + 22 % entre 2007 et 2020 soit 1,7 %/an
- Matrice VL pour des distances supérieures à 200 km : + 27 % entre 2007 et 2020 soit +2,1 %/an

Ces coefficients sont appliqués sur les matrices du scénario de référence 2007 pour le scénario de référence 2020 et sur les matrices du scénario avec A66 en 2007 pour le scénario avec A66 en 2020.

### Projection des précharges

Entre 2007 et 2020, toutes les précharges ont été augmentées de + 27 %, de la même manière que les matrices de trafics.

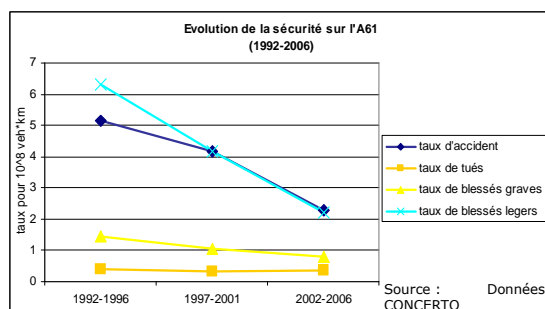
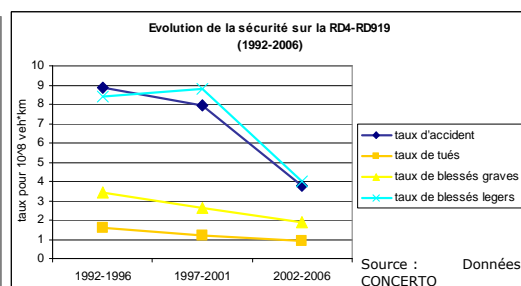
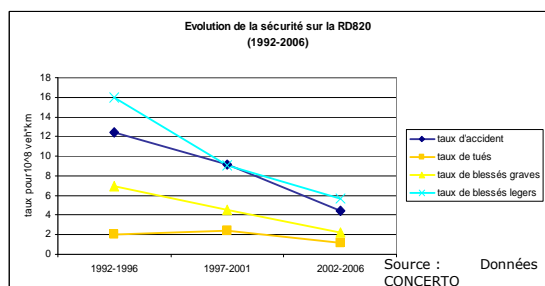
Entre 2002 et 2007, les précharges des tronçons situés sur l'agglomération toulousaine ont été augmentées de 4 % par an pour prendre en compte les très fortes croissances de trafic observées ces dernières années sur le secteur.

---

<sup>1</sup> Taux linéaire

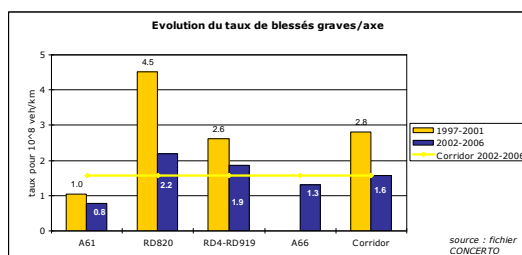
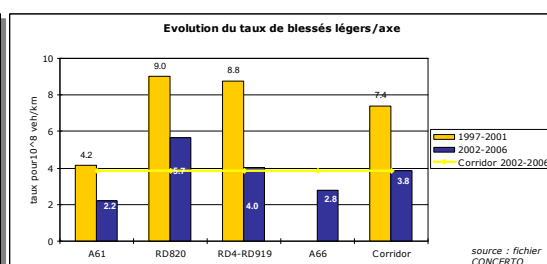
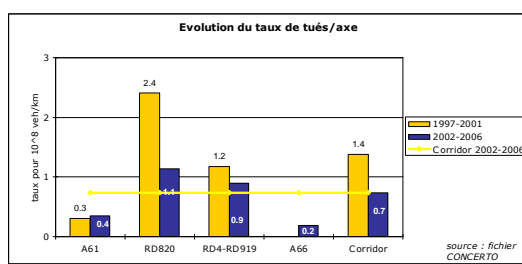
## Annexe 9 Analyse de la sécurité

- Evolution de la sécurité routière par axe :



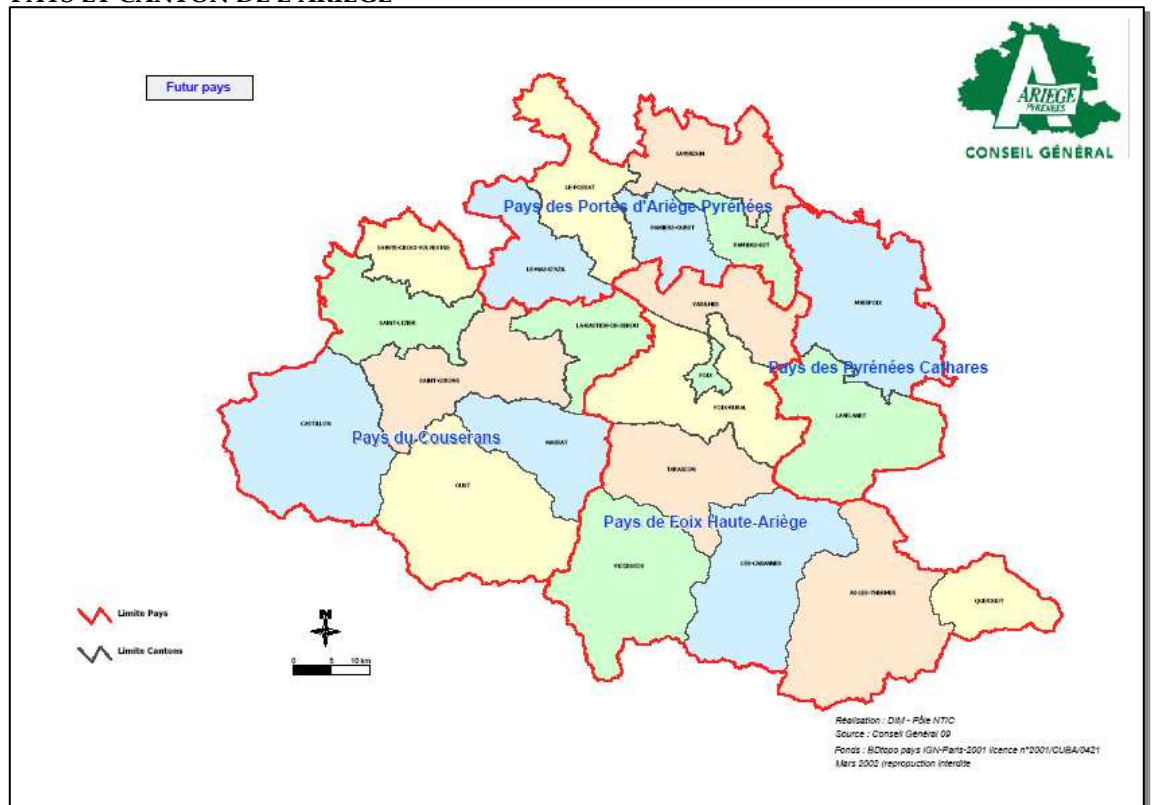
RD820	avant A66	après A66	gain de sécurité
Taux d'accident pour 10 <sup>8</sup> veh.km	9.1	4.5	-50,9 %
Taux de tués pour 10 <sup>8</sup> veh.km	2.4	1.1	-53,0 %
Taux de blessés graves pour 10 <sup>8</sup> veh.km	4.5	2.2	-51,4 %
Taux de blessés légers pour 10 <sup>8</sup> veh.km	9.0	5.7	-37,3 %

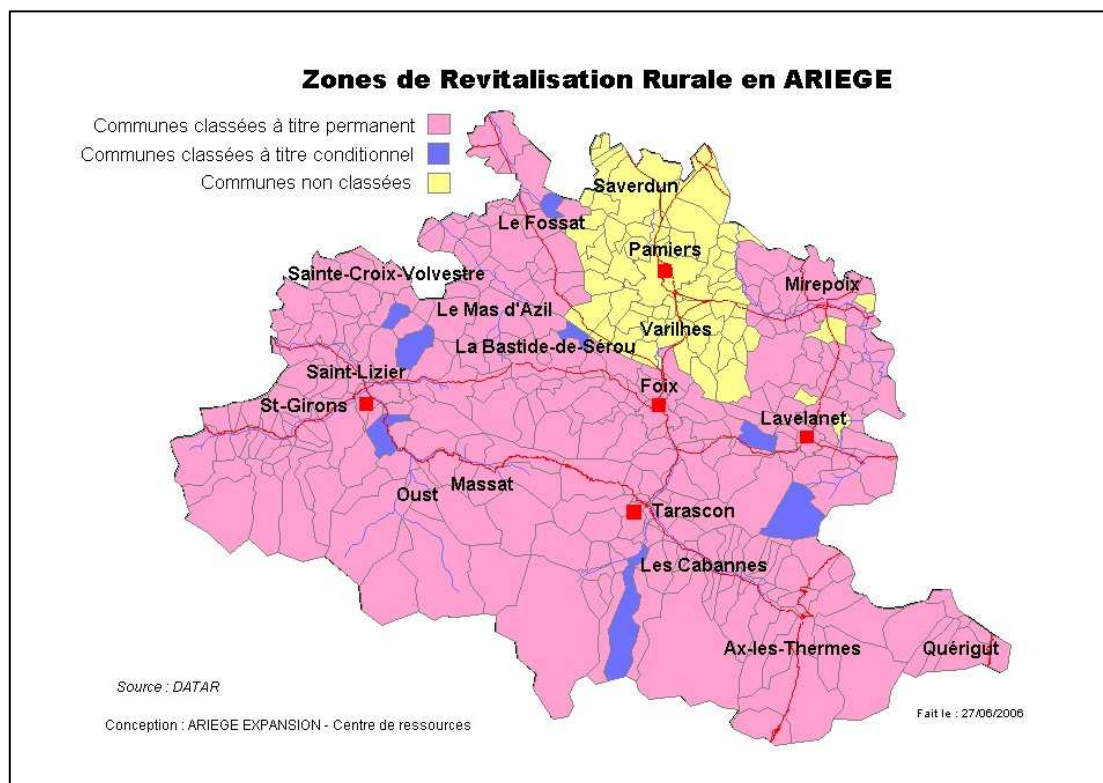
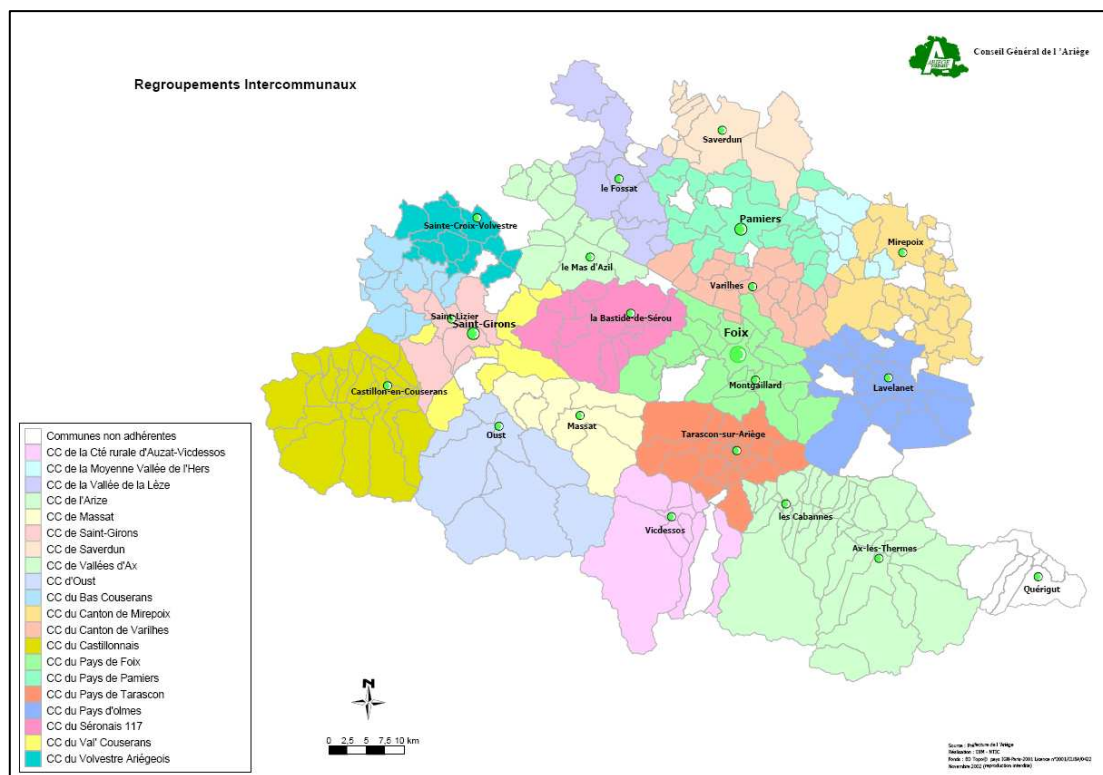
- Comparaison et évolution de l'accidentologie par axe par rapport à l'ensemble du corridor :



## Zonages du territoire d'étude

PAYS ET CANTON DE L'ARIEGE

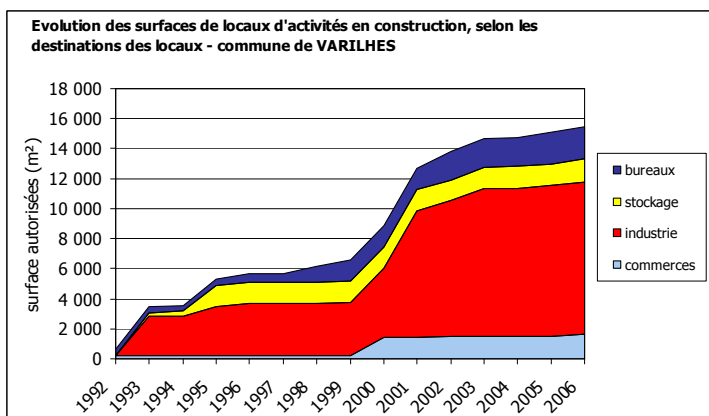
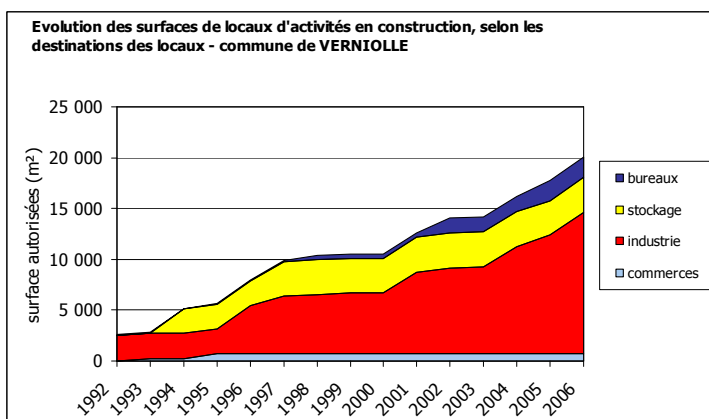
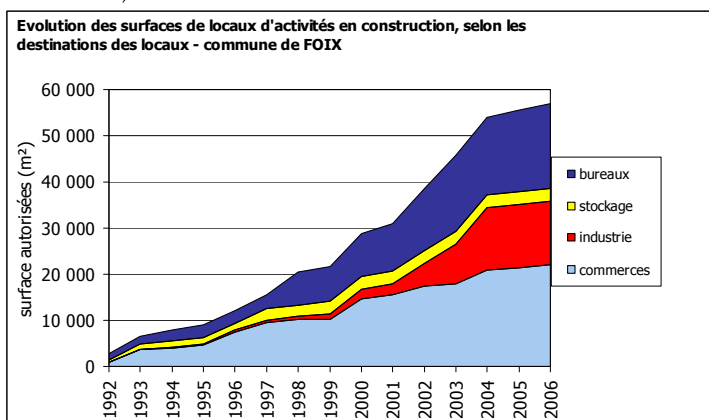


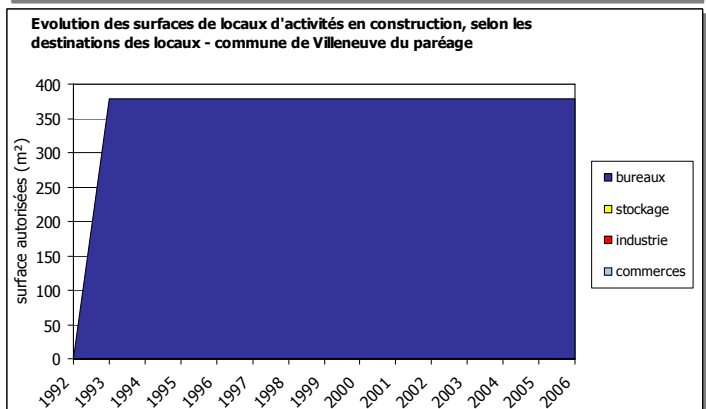
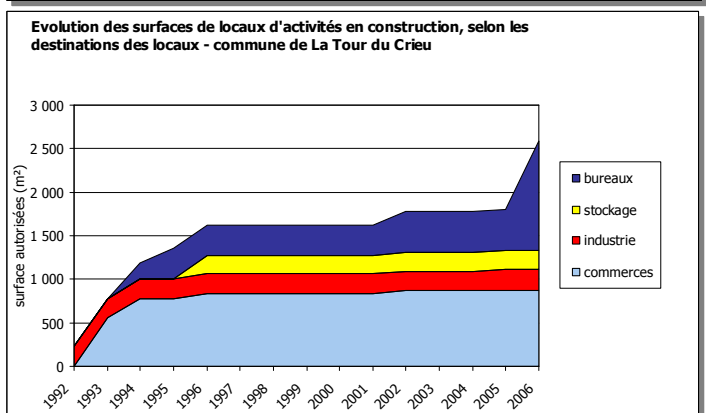
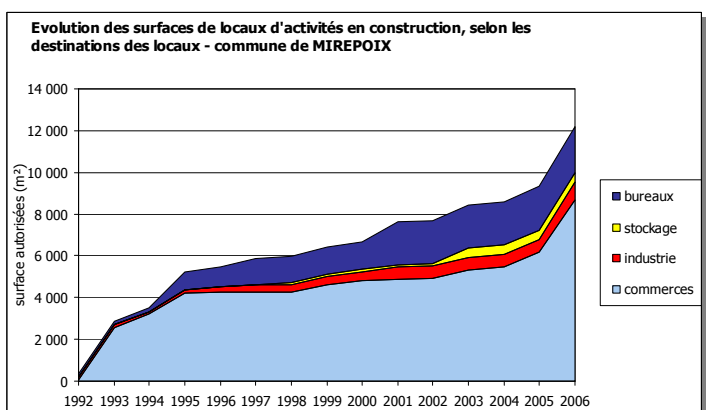
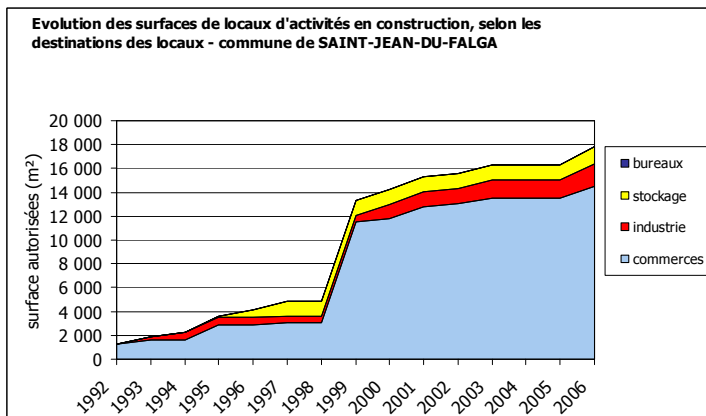


## Annexe 11

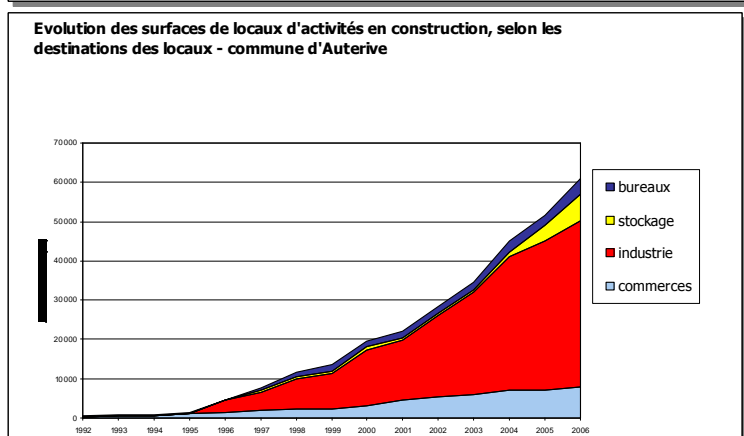
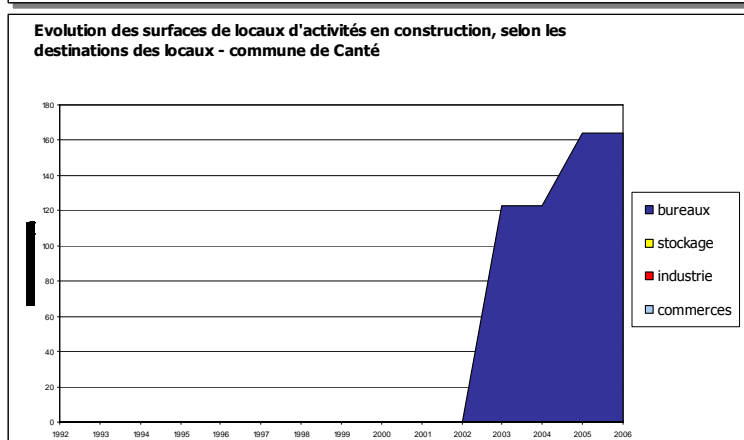
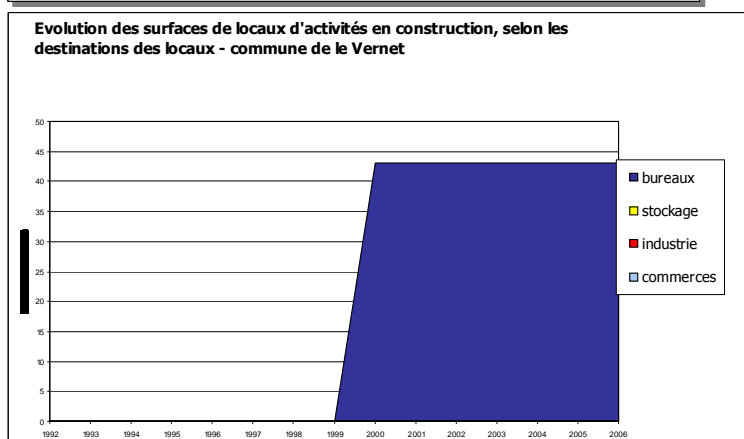
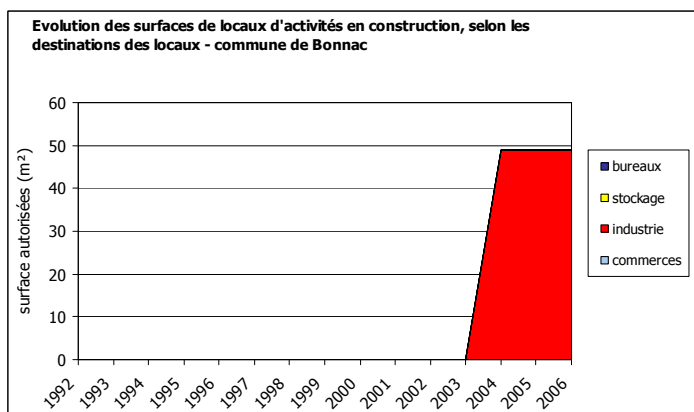
## Surfaces de locaux d'activités

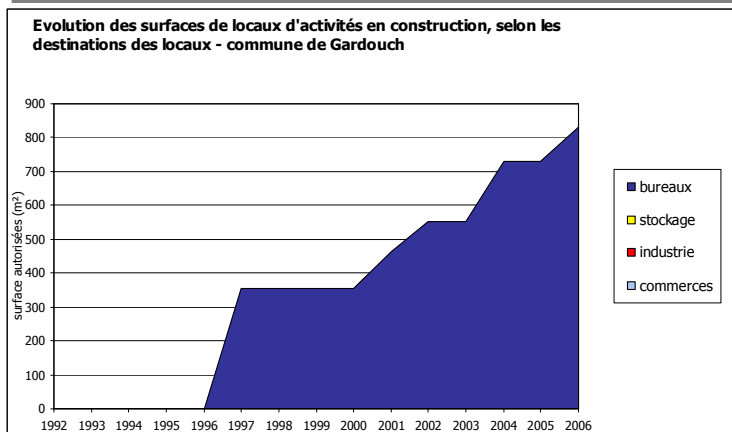
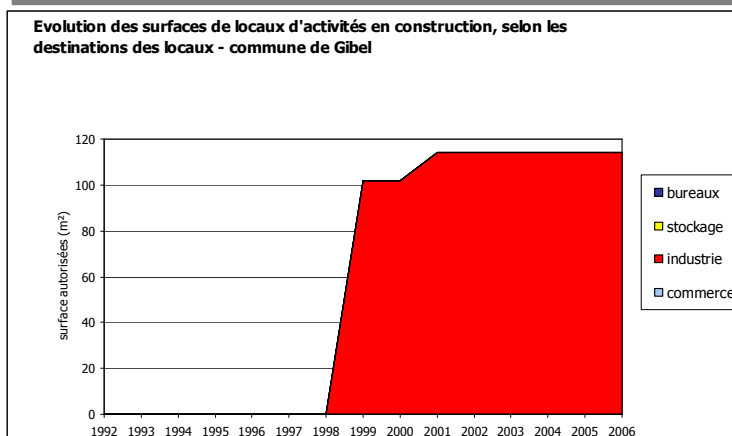
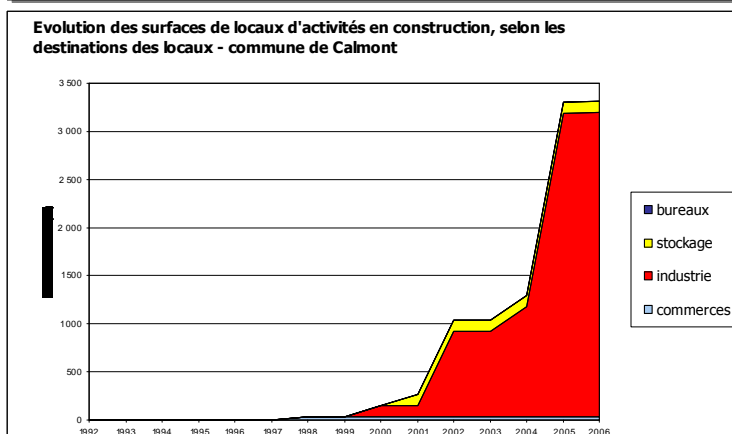
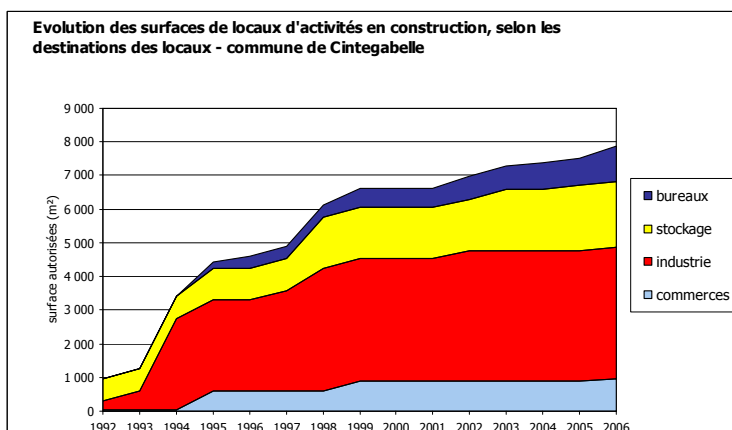
Source DRE, SITADEL

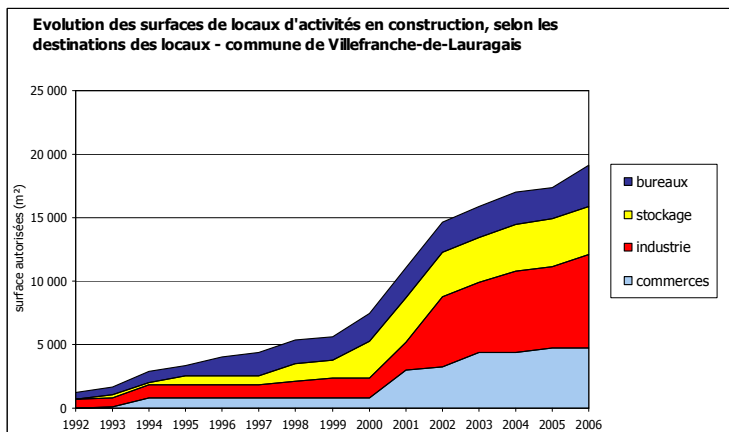






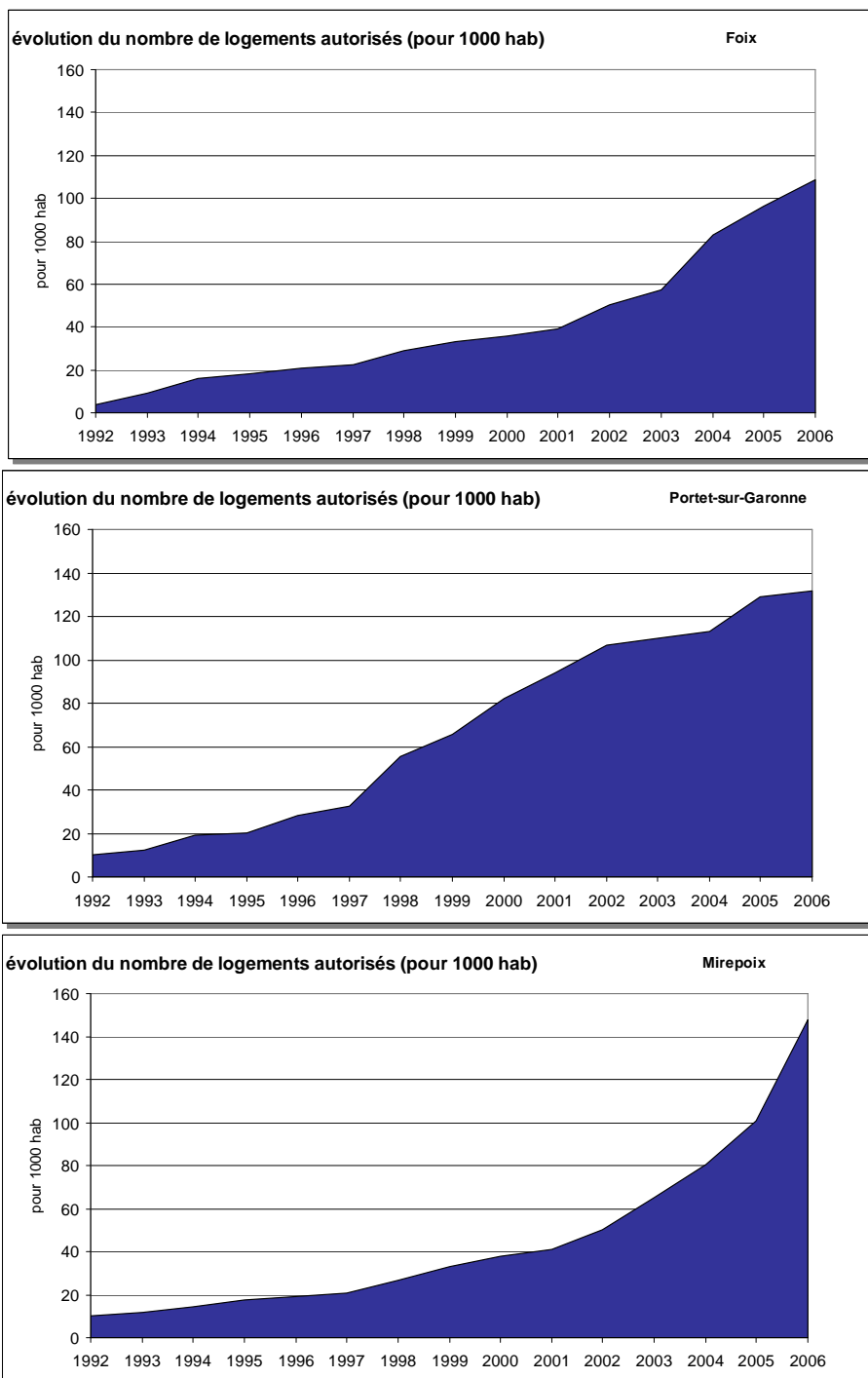


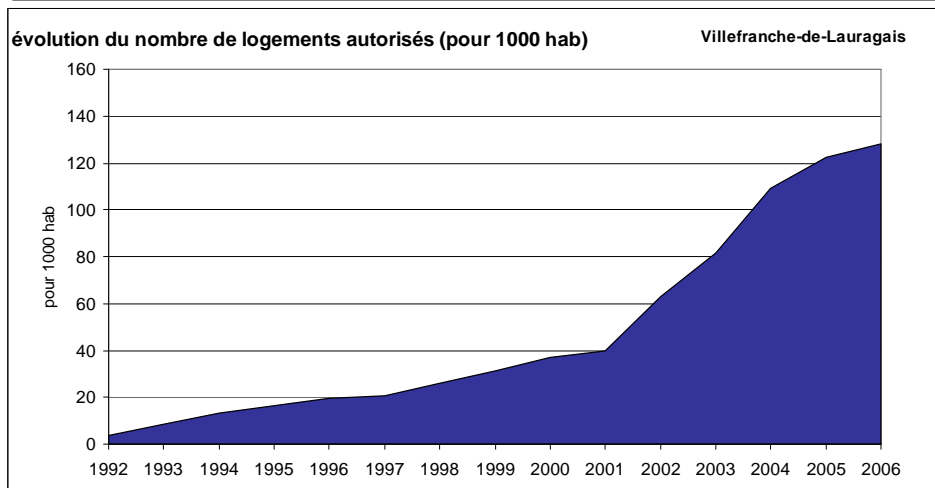
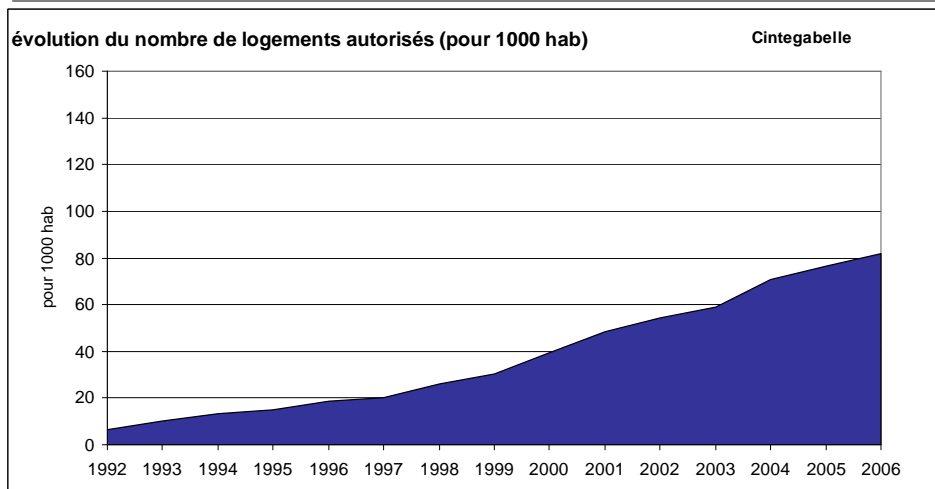
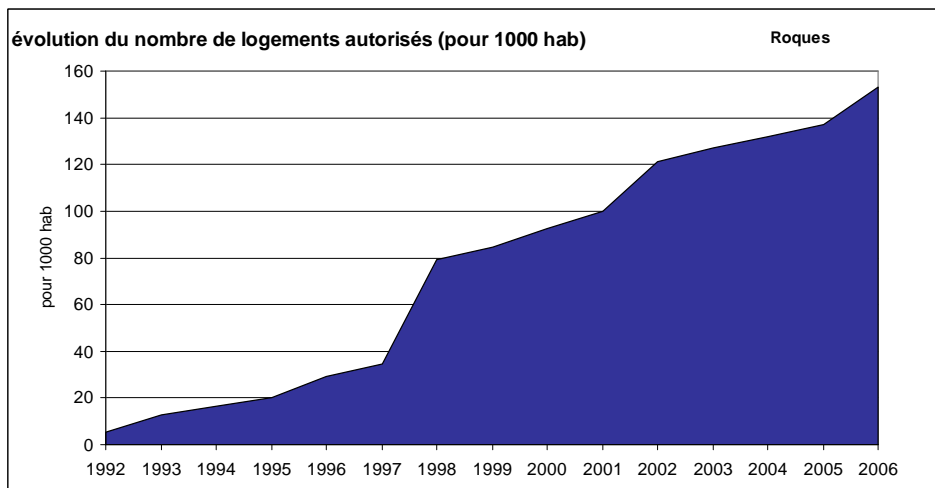




## Annexe 12

## Nombre de logements construits (source SITADEL)





## Annexe 13

## Bibliographie

Titre	Auteur
A66 Toulouse-Pamiers	Dépêche du Midi
Ariège Pyrénées - n°18 Juin 2007	CG09
Article La dépêche du midi	La dépêche du Midi
Atlas Transpyrénéen des transports	DRE Midi-Pyrénées + Généralités de Catalogne
Autoroutes du Sud de la France	ASF
Contrat de Plan Etat Région - 2000-2006	DRE/Conseil Régional
CPER Midi-Pyrénées 2007-2013	Région Midi-Pyrénées/Etat
Dossier de presse 15 mai 2001 - ASF A66	ASF
Ensemble de fiches 2001	ASF
Ensemble de fiches 2002	ASF
Flyer A66	ASF Scetauroute
Flyer A66 aménagements paysagers	ASF
Grand contournement autoroutier de Toulouse	DRE Midi-Pyrénées
Indicateur de satisfaction du réseau autoroutier concédé	ASFA
Itinéraires de France et D'Europe	ASF
Itinéraires E9	Observatoire Régional des trafics routiers Midi-Pyrénées
Liaison Toulouse - Pamiers Autoroute A20 Section Montesquieu - Lauragais - Pamiers : Notice explicative ; Dossier d'Enquête Préalable	CETE Bordeaux
prises en services de routes et autoroutes réseau routier national	DGR
Notice d'information de l'autoroute A66 Toulouse - Pamiers	ASF
Objectif A66 Juillet 1999	ASF
Objectif A66 Avril 2000	ASF
Objectif A66 Novembre 2000	ASF
Objectif A66 Mai 2001	ASF
Objectif A66 Octobre 2001	ASF
Objectif A66 Février 2001	ASF
Point presse 1 décembre 1999 - ASF A66	ASF
Point presse 3 Novembre 1998 - ASF A66	ASF
Projet Ariège 2020	ASF
SCOT du Lauragais	CG31
Schéma directeur de l'Ariège 2010	CG09