

Bilan LOTI de l'autoroute A63 Salles – Saint-Geours-de-Maremne Volet socio-économie

Volet B – Effets en matière de déplacements et sur l'économie de l'opération



Sommaire

Introduction et contexte.....	4
Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI.....	4
Présentation de l'autoroute A63 Salles - Saint-Geours-de-Maremne	5
Présentation générale	5
Description de l'infrastructure	7
Description du projet.....	11
Aires d'étude.....	14
Périmètres de réflexion.....	14
Trois zones distinctes	14
Déplacements	15
Évolution des trafics routiers avant et après la mise en service de l'A63	15
Méthodologie	15
Prévisions du dossier DUP	18
Trafics observés sur l'ex RN10 puis l'A63	20
Trafics observés sur les axes parallèles ou concurrents	26
Comparaison avec les trafics estimés dans la DUP	37
Évolution de la sécurité routière avant et après la mise en service de l'A63	38
Méthodologie	38
Prévisions du dossier DUP	40
Accidentologie observée	40
Indicateurs d'accidentologie	47
Gains apportés par la mise en service de l'A63	48
Méthodologie générale	48
Reconstitution de la situation de référence	48
Prévisions du dossier DUP	57
Comparaison entre les gains prévus dans la DUP et ceux observés.....	58
Autres modes de transports.....	64
Mode ferroviaire	64
Offre de transport ferroviaire	64
La fréquentation du réseau SNCF	67
Impact de l'A63 sur la fréquentation du réseau ferroviaire	68
Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés.....	69
Mode aérien	70
Offre de transport aérien	70
Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés.....	70
Mode maritime	71
Offre de transport maritime.....	71
Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés.....	71
Économie de l'opération	72
Coûts de construction	72
Prévisions du dossier DUP	72
Coût constaté	72

Comparaison entre coût constaté et coût prévu	73
Coûts d'entretien et d'exploitation	73
Prévisions du dossier DUP	73
Coût constaté	74
Comparaison entre coût constaté et coût prévu	74
Bilan socio-économique	76
Méthodologie	76
Prévisions du dossier DUP	78
Comparaison avec l'évaluation dans la DUP	78
Bilan des principaux bénéficiaires (hors transferts entre agents)	79
Sensibilité aux taux de croissance des trafics	79

Nouvelle version du présent document (v4) suite aux observations formulées par le CGEDD en avril 2022

Les mises à jour effectuées sont :

- **Valorisation du bruit – au travers des mesures anti-bruit** par la mise en place de protections acoustiques sur les façades et non en fonction du nombre de veh-km et du type de route emprunté en comparant les situations en référence et en projet ; Quel impact sur les résultats ?
 - Un effet positif sur la VAN
 - La valorisation au travers des gains apportés par la mise en place de protections acoustiques améliore la VAN du projet, alors que celle au travers de l'évolution du nombre de circulations entre référence et projet dégrade la VAN du projet
- **Valorisation de la sécurité routière – en prenant en compte l'accidentologie observée** avant et après A63 et non des données à l'échelle nationale ; Quel impact sur les résultats ?
 - Une diminution de la VAN
 - Un impact fort car le taux d'accidentologie observé avant et après A63 est plus faible qu'au niveau national

Introduction et contexte

Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social, puis après réalisation, d'un bilan des résultats effectifs.

La circulaire du 15 décembre 1992, dite circulaire « Bianco », sur les grands projets d'infrastructure, a élargi cette pratique du bilan au domaine de l'environnement.

À ce titre, la société ATLANDES, concessionnaire de l'autoroute A63 Salles – Saint-Geours-de-Maremne, a fait réaliser le bilan des effets économiques et sociaux et le bilan environnemental de l'opération.

Conformément aux prescriptions du ministère en charge des transports, le bilan des effets économiques et sociaux d'une opération « a pour premier objet de confronter la réalité aux prévisions, espérances et craintes exprimées dans l'évaluation initiale ».

Il s'agit donc, a posteriori, d'estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets de l'opération dans les domaines économiques et sociaux, puis de les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ci-après « dossier DUP »). Le bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

Le bilan des effets économiques et sociaux de l'autoroute A63 Salles - Saint-Geours-de-Maremne est constitué de deux rapports :

- Le rapport sur les effets de l'opération sur les territoires et l'économie locale (volet A),
- Le rapport sur les effets de l'opération en matière de déplacements et sur l'économie de l'opération (volet B).

Le présent document constitue le volet B du bilan des effets économiques et sociaux.

Il traite des thématiques suivantes :

- Pour les effets en matière de déplacements :
 - Les trafics routiers,
 - La sécurité routière,
 - Les conditions de circulation.
- Pour l'économie de l'opération :
 - Les coûts de construction et d'exploitation,
 - La rentabilité socio-économique pour la collectivité.

Présentation de l'autoroute A63 Salles - Saint-Geours-de-Maremne

Présentation générale

L'autoroute A63 est une autoroute reliant Bordeaux au Pays basque dans le sud-ouest de la France. Dans une perspective plus large, cet axe constitue le lien principal entre la partie occidentale de la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Il fait partie du corridor atlantique du réseau central européen qui s'étend du Portugal à Mannheim, en Allemagne.

L'autoroute A63 s'inscrit dans un réseau national d'autoroutes du sud-ouest en reliant les trois transversales suivantes :

- L'axe "des deux mers" Bordeaux/Toulouse/Narbonne (A62-A61),
- L'axe piémont pyrénéen Bayonne/Pau/Toulouse (A64),
- L'axe du massif central Bordeaux/Clermont-Ferrand/Lyon (A89).

Elle est également complémentaire à l'axe intérieur A20 reliant Vierzon à Montauban via Limoges.

Traversant deux départements (La Gironde sur 15 kilomètres et Les Landes sur 89 kilomètres), l'A63 permet d'alimenter les stations balnéaires des Landes sur toute la façade atlantique.

L'A63 est découpée en 3 sections :

- La section nord en 2x2 voies, de Salles à A630 (rocade de Bordeaux), exploitée par DIRA, une section libre de péage
- **La section centrale (104km), de Salles à Saint-Geours-de-Maremne, exploitée par Atlandes (objet de notre étude)**
- La section sud, en partie en 2x3 voies de Saint-Geours-de-Maremne à Biriadou (frontière franco-espagnole), section concédée à ASF (Autoroutes du Sud de la France)

La société Atlandes a été chargée par décret public de construire et d'exploiter l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, d'une longueur de 104 kilomètres. Le concessionnaire a aménagé en autoroute à péage à deux fois trois voies le tracé de la RN10, route nationale libre de péage, à 2x2 voies, qu'elle a fait disparaître. Les travaux d'élargissement ont eu lieu entre septembre 2011 et novembre 2013, avec une mise à péage en 2013. L'inauguration officielle a eu lieu en avril 2014.

Les cartes ci-dessous présentent la localisation de l'A63 et le tracé de la section Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

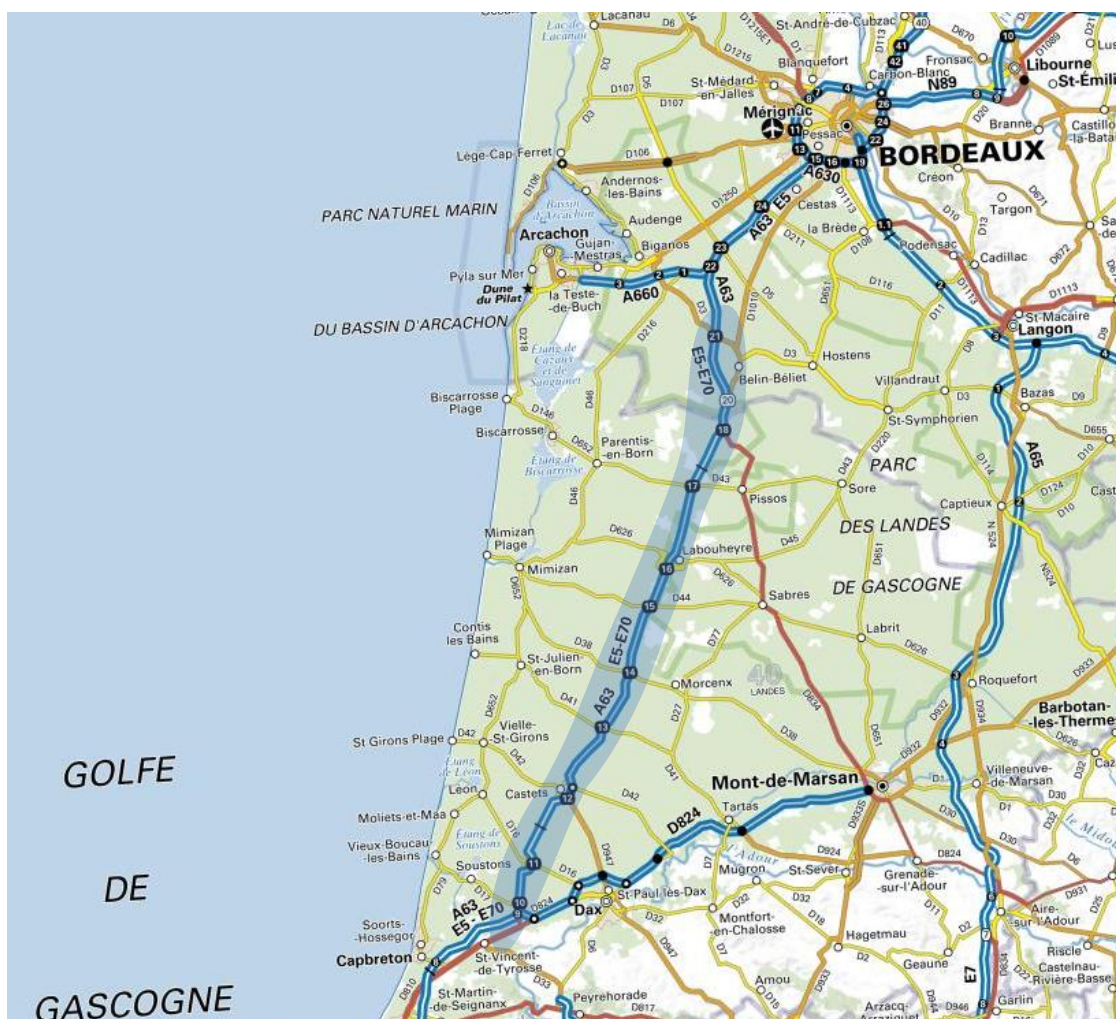
Dans la suite du document, sauf mention contraire, quand on évoque l'autoroute A63, il s'agit de la section Salles et Saint-Geours-de-Maremne, la section concédée à Atlandes – objet de la présente étude.

Figure 1 : Réseau routier national (concédé et non concédé) et localisation de l'A63



Source : ASFA

Figure 2 : Réseau routier du sud-ouest de la France et localisation de l'A63 Atlantes



Source : fond de plan IGN

Ses aménagements

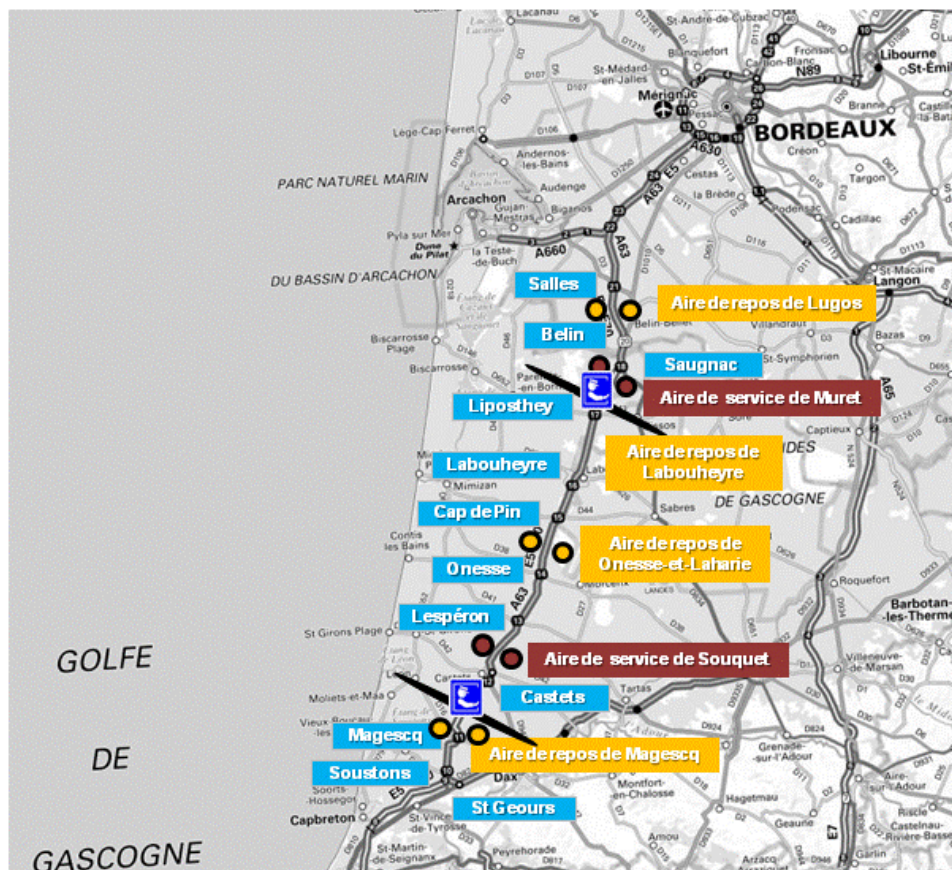
L'autoroute A63 est dotée de douze diffuseurs avec le réseau routier départemental existant. Du nord au sud :

- diffuseur 21 : Salles
- diffuseur 20 (demi-diffuseur) : Belin-Béliet
- diffuseur 18 : Saugnac-et-Muret
- diffuseur 17 : Liposthey
- diffuseur 16 : Labouheyre
- diffuseur 15 : Cap-de-Pin
- diffuseur 14 : Onesse-Laharie
- diffuseur 13 : Lesperon
- diffuseur 12 : Castets
- diffuseur 11 : Magescq
- diffuseur 10 : Soustons
- diffuseur 9 : Saint-Geours-de-Maremne

Cette autoroute est également munie :

- d'un système de péage ouvert constitué de 2 barrières pleine voie (BPV), l'une au nord du diffuseur de Liposthey (17), l'autre au sud de celui de Castets (12) ;
- de 4 paires d'aires de repos (Lugos, Labouheyre, Onesse-Laharie, Magescq) ;
- de 2 paires d'aires de services (La Porte des Landes, L'Océan).

Figure 3 : L'A63 et ses infrastructures



Source : fond de plan IGN

Son système de péage L'A63 est exploité par un système de péage ouvert, avec deux barrières de péage (au nord, entre les échangeurs Saugnac et Liposthey, et au sud, entre Castets et Magescq).

Le réseau Atlandes présente une particularité par rapport à la classification nationale (répartie en 5 classes de véhicules). La classification des poids lourds (classes 3 et 4 au niveau national) se répartie ainsi :

- **Classe A** : Poids lourds et autocars (2 essieux) : Véhicules à 2 essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes,
- **Classe B** : Poids lourds et autocars (2 ou 3 essieux) : Véhicules à 2 essieux dont le PTAC est supérieur à 12 tonnes, Véhicules à 2 ou 3 essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes,
- **Classe C** : Poids lourds et autocars (4 essieux et plus) : Véhicules ou ensembles roulants à plus de 3 essieux.

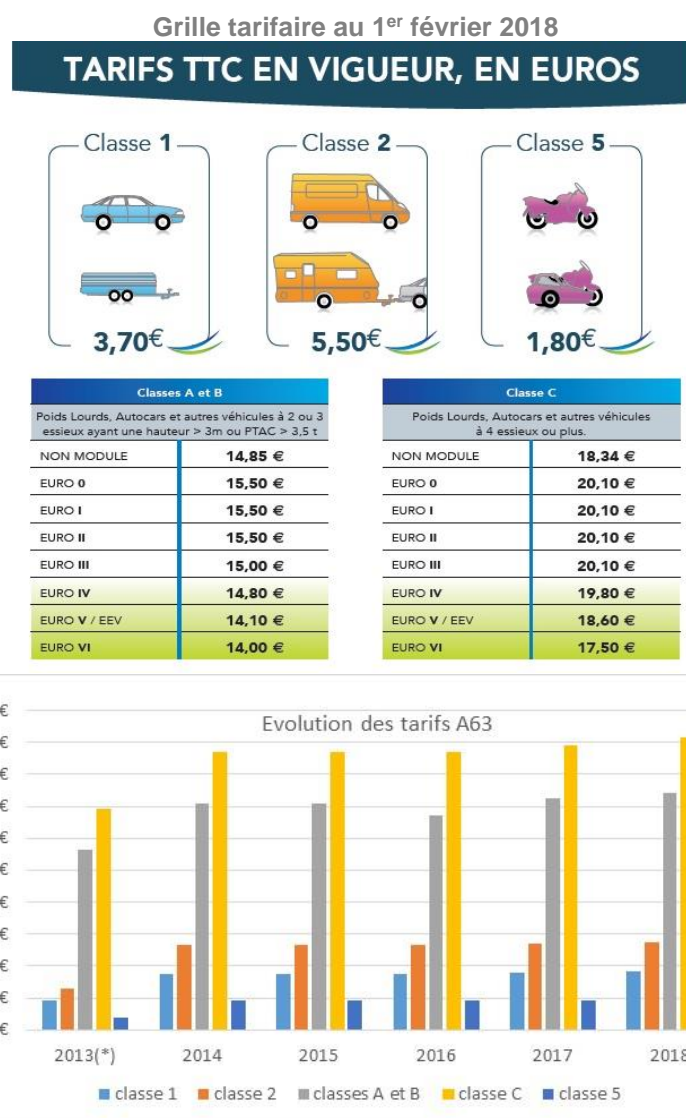
Une modulation tarifaire est appliquée pour les véhicules lourds (classes A, B et C) en fonction de leur classe de pollution EURO¹.

Les figures ci-après présentent les tarifs au 1^{er} février 2018 et leur évolution depuis la mise en service de l'A63 Atlandes, des tarifs appliqués à chacune des deux barrières de péage.

A la mise en service partielle de l'A63 (en 2013), les prix étaient réduits. Depuis la mise en service complète, en 2014, les tarifs ont globalement évolué entre 4 et 5%, à l'exception de la classe 5 dont le tarif est constant.

¹ La mise en place de la norme euro pour les véhicules lourds (norme Euro 0 à VI) vise à limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers. Elle fixe des normes de plus en plus contraignantes pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants. Ainsi, tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009. La part des poids lourds les moins polluants, répondant à la norme Euro IV ou mieux, représentait 60 % du parc en 2015.

Figure 4 : Évolution des tarifs de péage depuis la mise en service d'A63 Atlandes



Source : Atlandes / (*) à la mise en service partielle, prix réduits

Des initiatives locales Dans le cadre des aménagements de la section autoroutière A63, des collectivités locales ont bénéficié de subventions pour réaliser des travaux visant à améliorer le cadre de vie des populations impactées par la mise en service de l'autoroute.

Cette aide financière, appelée « 1% Paysage et Développement », a permis de subventionner 61 projets, situés aux abords d'A63.

Le total des montants des travaux ainsi que le taux des subventions qui ont été allouées sont décrits dans le tableau ci-dessous :

Dépenses totales (en € HT)	Dépenses éligibles (en € HT)	Subventions (en € HT)	Taux de sub- vention
15 577 594 €	10 758 353 €	3 031 839 €	19%

Les initiatives locales ont été portées par des communes, des intercommunalités et également par le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne. La liste des projets inclue sont :

- La création de cheminements doux
- Le réaménagement d'espaces publics
- Des requalifications paysagères

- La réhabilitation et restauration de monuments
- La création d'aires de covoiturage (cf. carte ci-dessous pour la localisation de ces dernières).

Champ d'application du « 1% Paysage et Développement »

Les infrastructures routières ont pour première fonction de desservir les territoires. Par ce biais, elles permettent la découverte de paysages. Elles peuvent aussi avoir un impact sur l'organisation du territoire.

Le 1% Paysage et Développement est une aide financière ayant pour but de soutenir les collectivités dans la mise en place d'actions améliorant le cadre de vie des populations locales. Le but étant d'inciter les acteurs à faire une analyse paysage en amont.

Cette démarche, définie en conseil des ministres en 1989, est expérimentée sur les autoroutes A20 et A75, par la circulaire interministérielle du 26 octobre 1992. Elle est ensuite étendue à l'ensemble des axes ou sections de réseau routiers destinés à être aménagés en 2x2 voies ou plus.

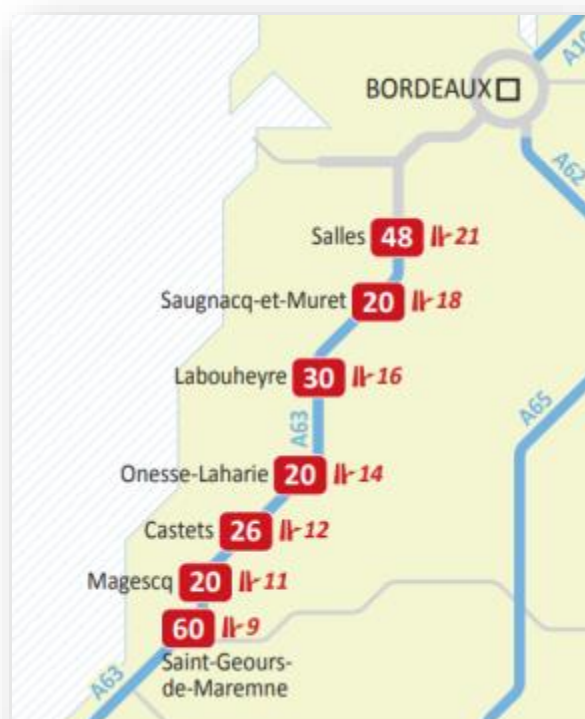
Les organismes finançant l'infrastructure doivent participer à hauteur de 1% du montant de l'enveloppe totale dédiée au programme d'actions du projet autoroutier. Cette aide est applicable aux espaces situés à proximité de l'infrastructure, aussi appelé zone de covisibilité.

Le champ des actions éligibles englobe les thématiques suivantes :

- Les sites naturels et/ou urbains, les paysages et les monuments
- Le développement touristique
- L'enfouissement de lignes électriques en centre bourg
- Les bâtiments ou ensemble de bâtiments appartenant à une collectivité publique ou à des personnes privées
- La qualité paysagère des terres remembrées et actions d'acquisitions immobilières

Des études générales à l'échelle régionale ou départementale peuvent aussi faire l'objet du 1% Paysage et Développement.

Figure 5 : Localisation et nombre de places des aires de covoiturage



Description du projet

Rappel du contexte Le projet de l'autoroute A63 est né dans un contexte de risque en matière de sécurité routière et d'augmentation continue du trafic PL entre l'Europe du Sud et la péninsule ibérique ; qui a connu une croissance très élevée jusqu'en 2007, avant la crise économique mondiale de 2008-2009.

L'aménagement de l'axe Salles – Saint-Geours-de-Maremne s'inscrit dans une volonté d'améliorer la sécurité et d'accompagner l'accroissement du trafic de transit.

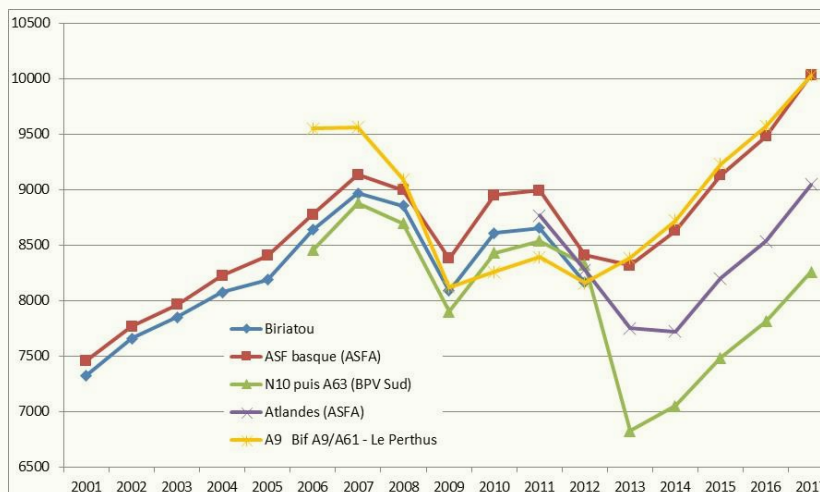
Dans ce contexte, il a fait l'objet du dossier d'Enquête Publique Préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'élargissement de l'autoroute A63 à 2x3 voies, entre Salles (Gironde) et Saint-Geours-de-Maremne (Landes). Ces travaux comprenaient la construction d'une nouvelle section d'autoroute permettant de rectifier les virages au droit de Labouheyre (Landes) et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Labouheyre, Solférino, Lesperon, Castets, Herm, Magescq et Saint-Geours-de-Maremne (finalisée en octobre 2006).

Évolution croissante du trafic PL

Six ans après l'éclatement de la crise financière, la reprise européenne semble se profiler à partir de 2013. Sur le corridor Espagne – Bordeaux, les trafics sont à la hausse, de manière assez marquée, en partie également en lien avec la mise en service de l'autoroute A63 dans les Landes et les interdictions de circulation des poids lourds (PL) sur les routes départementales (RD) situées à proximité.

Le schéma ci-après présente l'évolution des trafics au point frontière « Biriadou » et sur l'A63 en distinguant : la partie ASF entre Biriadou – Saint-Geours-de-Maremne, l'axe RN10 puis A63 Atlandes (moyenne des sections), et la barrière de péage au sud de l'A63 Atlandes.

Figure 6 : Évolution du trafic PL (2 sens confondus)



Source : Atlandes

Face à cette augmentation soutenue et continue des trafics, observée tant pour les véhicules légers (VL) que pour les PL, l'aménagement de l'A63 devait aussi permettre **une amélioration des conditions de circulation sur l'axe**. Notamment lors des fortes migrations quotidiennes et saisonnières dues à la présence de nombreux secteurs touristiques.

Objectifs de l'aménagement

La réalisation progressive à 2x3 voies de l'autoroute A63 entre Bordeaux et la frontière espagnole devait permettre **d'accompagner l'accroissement du trafic de transit**.

A63 est également un axe important pour l'économie régionale permettant de relier l'agglomération de Bordeaux et la conurbation basque, d'une part, et de desservir les zones touristiques de la côte landaise, d'autre part.

Les objectifs de l'autoroute A63 mentionnés dans le dossier de la DUP étaient les suivants :

- **Privilégier les liaisons France – Espagne/Portugal.**
- **Améliorer la sécurité de circulation et le confort** des usagers en conformité avec les secteurs adjacents au nord et au sud.
- **Permettre des échanges internes à la région Nouvelle Aquitaine, plus sûrs et rapides**, en particulier entre les pôles de l'agglomération bordelaise et de la Côte Basque.

Genèse du projet La genèse de l'A63 Salles – Saint-Geours-de-Maremne a été marquée par les grandes étapes suivantes :

- Publication du décret, le 30 mai 1997, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN10 ainsi que les aménagements nécessaires à l'exploitation de la concession, entre Belin-Béliet et Saint-Geours-de-Maremne (Landes), retirant le caractère de route express existant, attribuant le statut autoroutier à l'itinéraire ;
- Modification du décret en janvier 1998 et prorogation pour une durée de 5 ans par décret en janvier 2003 ;
- Réalisation des premiers travaux de mise aux caractéristiques autoroutières en juin 1998 (protection et suppression d'obstacles, voies de désenclavement) ;
- Inscription du projet d'aménagement à 2x3 voies de l'A63 au cours du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 ;
- Finalisation du dossier d'enquête publique en octobre 2006 ;
- Lancement de l'appel de candidatures pour la mise en concession (2009/2010) ;
- Attribution de la concession en août 2010, pour une durée de 40 ans, qui porte sur la conception, le financement, la reconstruction et l'exploitation de l'axe actuellement libre de péage (RN10), qui devait être mis entièrement à péage à partir de juillet 2014 ;
- Signature du contrat de concession passé entre l'État et la société Atlandes en janvier 2011 ;
- Travaux d'élargissement de la RN10 entre septembre 2011 et novembre 2013, avec maintien de l'exploitation de l'autoroute, aussi bien du point de vue de l'entretien des parties existantes, que du maintien des conditions optimales de sécurité pour les usagers de la RN10, qui se transformait peu à peu en A63 – des travaux réalisés en deux phases :
 - Phase 1 – jusqu'en avril 2013, les travaux réalisés sont :

Mise aux normes autoroutières des 104km du tracé :	<ul style="list-style-type: none"> - Bandes d'arrêt d'urgence élargies à 3mètres - Installation d'un réseau d'appels d'urgence - Equipements d'exploitation et d'information - Mise aux normes des ouvrages d'art
Mise à niveau environnementale :	<ul style="list-style-type: none"> - Assainissement, collecte et traitement des eaux - Amélioration de la transparence hydraulique - Protections phoniques - Mise en place de passage grande faune - Clôtures
Aires de repos et de service :	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de l'aire de Lillaire - Création d'une aire de service nouvelle à Muret Est - Réfection de l'ensemble des aires de repos et de service assurant la création de 1200 places de stationnement PL

Rectification de tracé à Labouheyre

Élargissement à 2x3 voies sur 2 créneaux de 15km

Construction de 2 barrières de péage à Castets et Saugnac-et-Muret

Construction d'un centre d'exploitation à Saugnac-et-Muret

- Phase 2 – jusqu'en novembre 2013 (achevée 7 mois avant le calendrier prévisionnel), la fin des travaux d'élargissement et de mise aux normes autoroutières sur le reste du tracé (70 km) ;
- **Avril 2014 : inauguration officielle de l'autoroute.**

Aires d'étude

Périmètres de réflexion

La zone d'étude et d'observation est celle pour laquelle la mise en service du barreau à 2x3 voies de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne est susceptible d'entraîner des modifications sur le bilan économique d'une part, sur les transports ou déplacements d'autre part.

La définition de cette zone est variable selon les secteurs d'activités concernés et les effets observés, par exemple :

- les modifications des tissus urbains et, plus largement de l'utilisation du sol, ne concernent que les secteurs proches de l'aménagement ;
- en revanche, les modifications des conditions de circulation, sur les itinéraires empruntés, peuvent concerner des secteurs plus étendus.

Trois zones distinctes

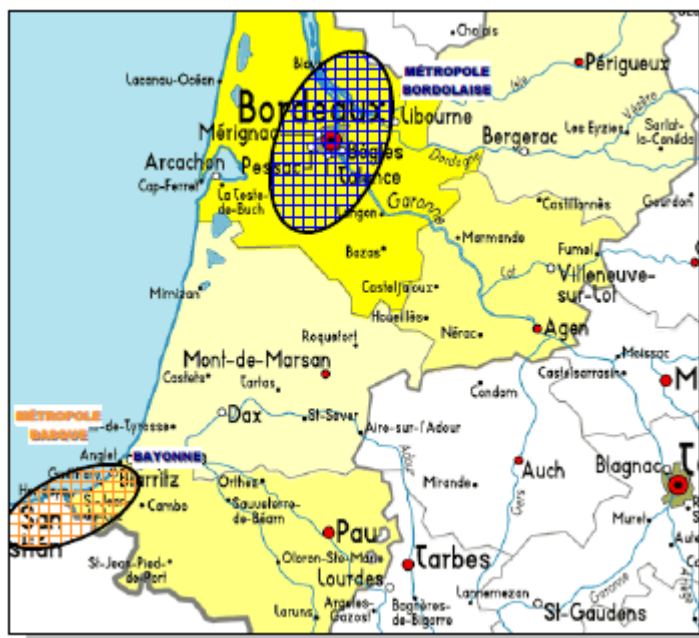
Le périmètre d'étude retenu dans le dossier DUP est repris. Il est fondé sur trois zones distinctes :

- **La zone étendue** : zone géographique dans laquelle sont enregistrés principalement des effets en matière de transport. La mise à 2x3 voies de la section A63 concernée fait partie des derniers tronçons à aménager pour offrir un itinéraire rapide et sécurisant entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

Cette zone concerne l'Europe de l'Ouest.

- **La zone d'influence économique** : zone géographique sur laquelle sont constatées des répercussions plus diffuses dans les domaines économiques et sociaux, emplois, loisirs,

Il s'agit du département des Landes encadré par deux métropoles économiques importantes : la métropole bordelaise et la métropole basque.



Source : Extrait du dossier DUP

- **La zone de proximité** : zone d'inscription directe du projet de mise à 2x3 voies de l'A63 entre Saint-Geours-de-Maremne et Salles.

Elle concerne les cantons touchés par des effets d'emprise ou parce qu'ils bénéficient d'un accès relativement proche.

Déplacements

Évolution des trafics routiers avant et après la mise en service de l'A63

Méthodologie

L'analyse des trafics passés a pour objectif de les comparer aux prévisions de trafics établies dans le dossier DUP.

Données utilisées

Les effets de l'A63 sur les trafics routiers sont interprétés à partir des données TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) issues de comptages automatiques collectés auprès :

- D'Atlandes pour l'A63,
- Du Conseil Départemental des Landes,
- Du conseil départemental de la Gironde,
- De la DIR Atlantique (Direction Interdépartementale des Routes, du ministère chargé des transports).

Dans la suite du document, sauf indication contraire, les volumes de trafics sont exprimés en trafic moyen journalier (TMJA), en tous véhicules (TV), véhicules légers (VL) et poids lourds (PL).

Périmètre et période d'analyse

L'exploitation des trafics comptés sur les postes de comptages permanents (et non permanents pour certains) permet d'observer les évolutions des trafics tous véhicules, en distinguant les VL des PL sur la RN10 devenue A63 et sur les principaux axes secondaires en lien avec cette autoroute. Selon les données disponibles, la période d'analyse est étendue, entre 2007 et 2017.

L'axe RN10/A63, ayant fait l'objet d'un aménagement sur place avec quelques rectifications du tracé afin d'améliorer la sécurité des usagers, ne dispose pas d'itinéraire alternatif libre de péage. L'analyse permettra de voir si des reports de trafics existent sur le réseau routier départemental afin d'éviter les barrières de péage. Ces évitements obligent les véhicules à rallonger leur distance et leur temps de parcours.

Les axes ainsi étudiés sont les suivants :

- Sur la RN10 devenue A63, découpée en 7 sections classées du nord au sud :
 - Salles – Belin-Beliet,
 - Saugnac-et-Muret – Barrière péage (BP) nord,
 - Liposthey – Labouheyre,
 - Cap-de-Pin – Onesse-Laharie,
 - Lesperon – Castets,
 - Magescq – Soustons,
 - Soustons – Fin de concession.
- Sur le réseau secondaire :
 - RD1010 en Gironde, voie parallèle à l'A63,
 - RD43 dans les Landes, passant à Liposthey,
 - RD44, passant par Sabres,
 - RD834, entre Saugnac et Uchacq,
 - RD38, entre Campet et Onesse,
 - RD824, entre Mont-de-Marsan et Saint-Geours sur la RD810,
 - RD947, entre Castets et Dax,
 - RD16 à Saint Paul-les-Dax.

La carte ci-après présente le secteur d'étude avec le tracé de l'A63 Atlantes et les axes routiers complémentaires qui permettent d'y accéder ou qui lui sont concurrents.

Figure 7 : Localisation des diffuseurs et sections sur A63 (Atlandes)



Source : fond IGN

Figure 8 : Localisation des postes de comptages analysés sur le réseau secondaire



Source : fond IGN

Prévisions du dossier DUP

Les prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP (approuvée en 2006) de l'autoroute A63 contient les prévisions de trafic à l'horizon 2025 et 2040 sur l'autoroute. Il ne comporte aucune information concernant les prévisions en situation de référence, c'est-à-dire sur l'axe historique - en l'absence d'aménagement de l'A63, dans la mesure où aucun trafic induit par l'aménagement n'était attendu.

Le tableau ci-après indique le détail des trafics par grandes sections d'A63 estimés dans le dossier DUP. Les trafics sont présentés en TMJA pour les deux sens confondus, avec la mention de la proportion de PL dans le trafic total.

Pour la situation avec l'A63, les trafics moyens journaliers annuels prévus sont de l'ordre de **46 000 véhicules par jour à l'horizon 2025**, dont 36% de poids lourds.

Figure 9 : Trafics par section sur A63 estimés dans le dossier DUP en 2025 et 2040

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	2003	Trafics DUP 2025		Trafics DUP 2040	
				sans A63	avec A63	sans A63	avec A63
SALLES - BELIN- BELIET	LUGOS	VL	20 420	non renseigné dans le dossier DUP	33 640	non renseigné dans le dossier DUP	42 628
		PL	6 953		13 874		18 619
		TV	27 373		47 514		61 247
		%PL	25.40%		29.20%		30.40%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	19 413		32 419		41 249
		PL	6 610		13 370		18 017
		TV	26 023		45 789		59 266
		%PL	32.20%		36.50%		37.80%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	17 422		29 083		36 999
		PL	5 932		11 994		16 161
		TV	23 354		41 077		53 160
		%PL	32.00%		36.30%		37.60%

Source : exploitation données du dossier DUP

- La section la plus chargée est la section Nord « Lugos » avec un trafic de 47 500 véh/jour en 2025 et de 62 000 véh/jour en 2040 (trafic moyen journalier annuel – TMJA).
- La section la moins chargée est la section Sud « Magescq » avec un trafic de 41 000 véh/jour en 2025 et de 53 000 véh/jour en 2040.
- La part de poids lourds (PL) prévue sur cette dernière section était de l'ordre de 37% ; elle était de 30% sur la section de Lugos.

Le modèle utilisé pour les prévisions du dossier DUP

Les prévisions de trafics avec l'A63 réalisée ont été menées à partir des données de comptages permanents au droit de trois stations de l'itinéraire : Lugos, Muret et Masgesq. Elles ont été réalisées au moyen d'une modélisation dynamique, qui prenait en compte l'hypothèse « Becker ».

L'hypothèse « Becker » émane d'un rapport du CGPC² de mai 2011 intitulé « Les transports à travers les Pyrénées – Enjeux et perspectives ». Elle était nettement favorable au report modal pour le transport de marchandises et retenait une hypothèse volontariste donnant la priorité au fret ferroviaire et au cabotage maritime. L'hypothèse Becker faisait augmenter le trafic VL de 50% entre 2003 et 2020, et le trafic PL de 80% (au lieu de 110% en hypothèse de base).

Le logiciel de simulation dynamique utilisé était une imbrication de plusieurs modèles permettant de représenter le comportement des véhicules de la manière la plus fidèle possible à la réalité. Il avait été développé pour réaliser une étude sur les conséquences de l'interdiction de dépassement PL sur les routes à 2x2 voies. Cette mesure consistait à interdire aux poids lourds de dépasser sur des distances de plusieurs kilomètres afin d'améliorer la cohabitation entre les PL et les VL sur les axes à fort trafic du réseau routier national, en particulier les 2x2 voies. Cette interdiction fait partie des mesures d'exploitation et de régulation du trafic routier.

Le logiciel était ainsi composé :

- D'un modèle gérant les entrées et sorties du réseau ;
- D'un modèle de répartition des vitesses le long de l'itinéraire des véhicules, calé sur une distribution observée des vitesses VL et PL, sur le corridor nord-sud entre Bordeaux et Saint-Geours-de-Maremne ;
- D'un modèle de comportement des véhicules gérant la circulation des véhicules sur une même file ;
- D'un modèle de changement de file.

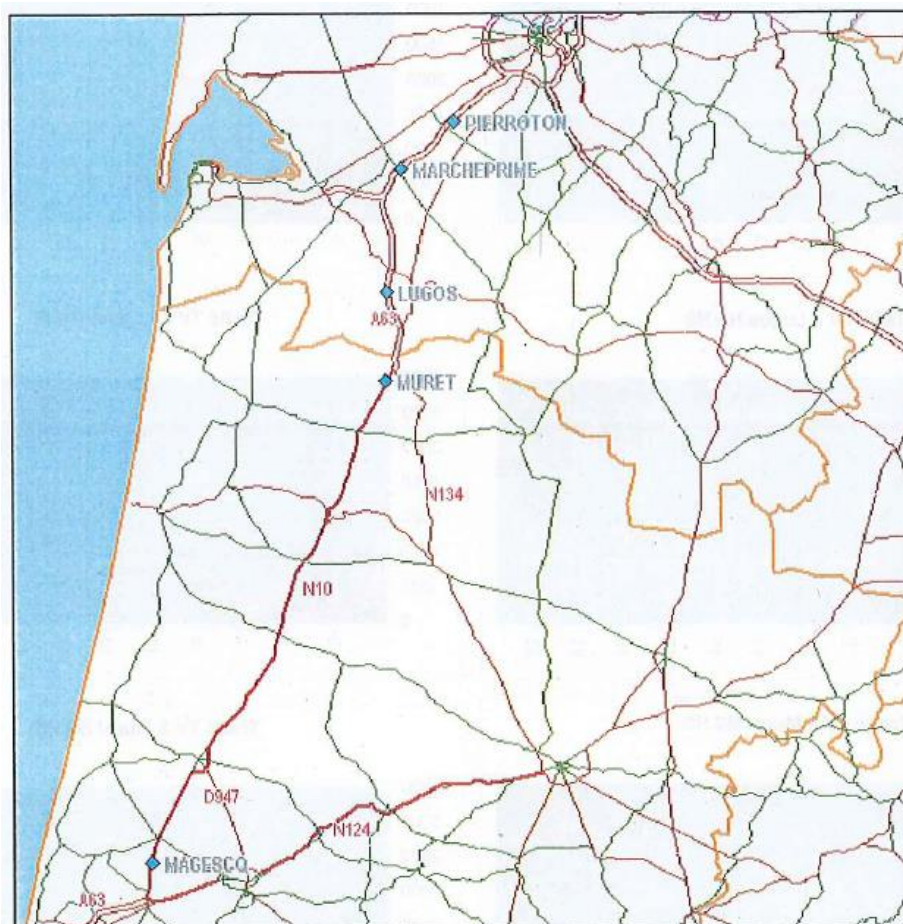
À l'horizon 2015, il prenait en compte la réalisation du contournement autoroutier de Bordeaux par l'ouest et de l'A65 entre Langon et Pau (dont la mise en service a eu lieu en décembre 2010).

La modélisation portait sur une journée moyenne en jour ouvrable hors été représentative de la majorité des jours de l'année 2003 et sur la classe horaire la plus chargée (heure de pointe) de manière à prendre au mieux en compte l'ensemble de l'impact dû à l'aménagement à 2x3 voies.

L'étude, liée à la mise à 2x3 voies de l'A63 dans les Landes, était pilotée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Aquitaine (DRE) qui était le Maître d'Ouvrage délégué de l'opération, avec l'assistance du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest.

² Le CGPC (Conseil Général des Ponts et Chaussées), un service de l'État devenu depuis 2008 le CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable)

Figure 10 : Localisation des postes de comptages utilisés dans l'étude



Traffics observés sur l'ex RN10 puis l'A63

Traffics actuels sur A63

Les graphiques suivants présentent le trafic des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL) en 2017 sur chaque section de l'A63.

En 2017, le TMJA moyen tous véhicules (TV) sur A63 était de 30 750 véhicules, dont 21 700 VL et 9 050 PL³. Ce trafic moyen correspond au trafic VL et PL compté sur chaque section d'A63 et pondéré par la longueur de chacune des sections.

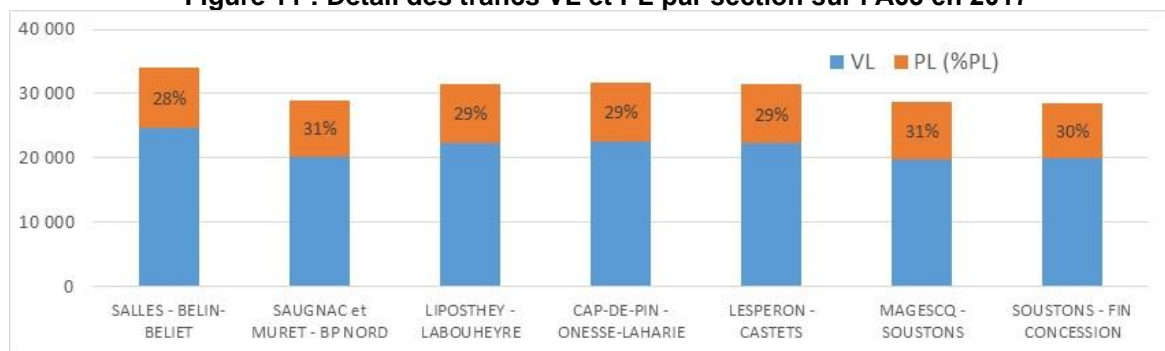
Le trafic TV varie de 33 950 à 28 500 véhicules par jour selon les sections. La section la plus chargée est celle située le plus au nord (Salles – Belin-Belliet). Les sections les moins chargées sont celles situées au sud (Magescq – Soustons et Soustons – Fin de concession).

Le taux de PL varie entre 28% et 31% selon les sections d'A63. Les sections supportent une charge relativement homogène sur l'ensemble de l'itinéraire.

³ Pour exprimer le trafic du réseau autoroutier, il est courant d'utiliser l'intensité kilométrique journalière moyenne.

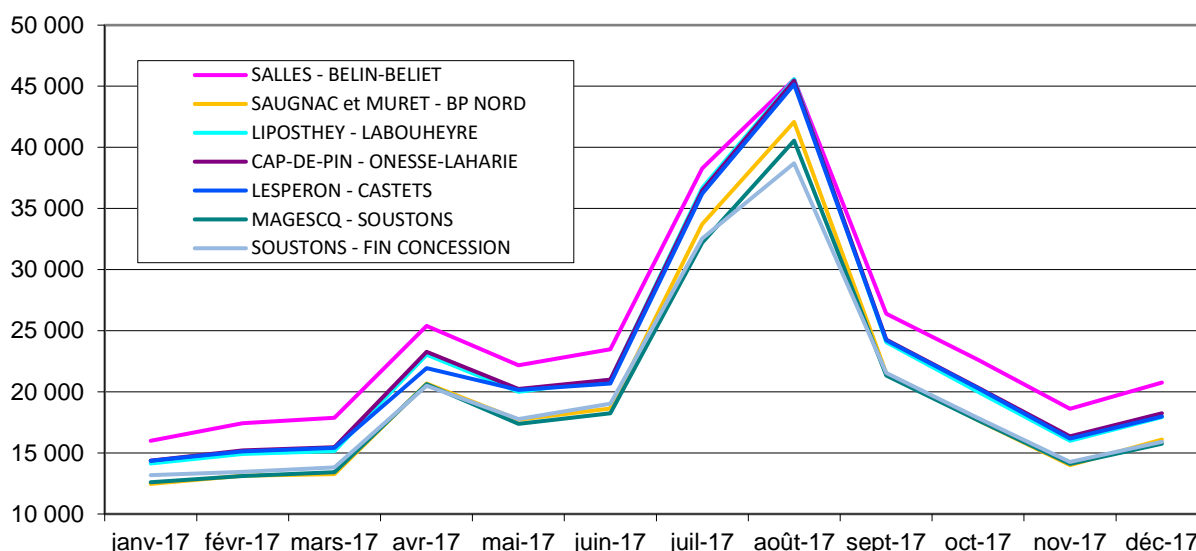
Intensité kilométrique journalière = $\frac{\text{Distances parcourues sur le réseau en véhicules} \times \text{km}}{\text{Longueur du réseau} \times \text{nombre de jours d'exploitation}}$

Figure 11 : Détail des trafics VL et PL par section sur l'A63 en 2017



Source : Exploitation données Atlandes

Figure 12 : Variation saisonnière des trafics VL sur l'A63 en 2017



Source : Exploitation données Atlandes

La saisonnalité des trafics VL est très fortement marquée sur l'A63 et identique sur l'ensemble des sections.

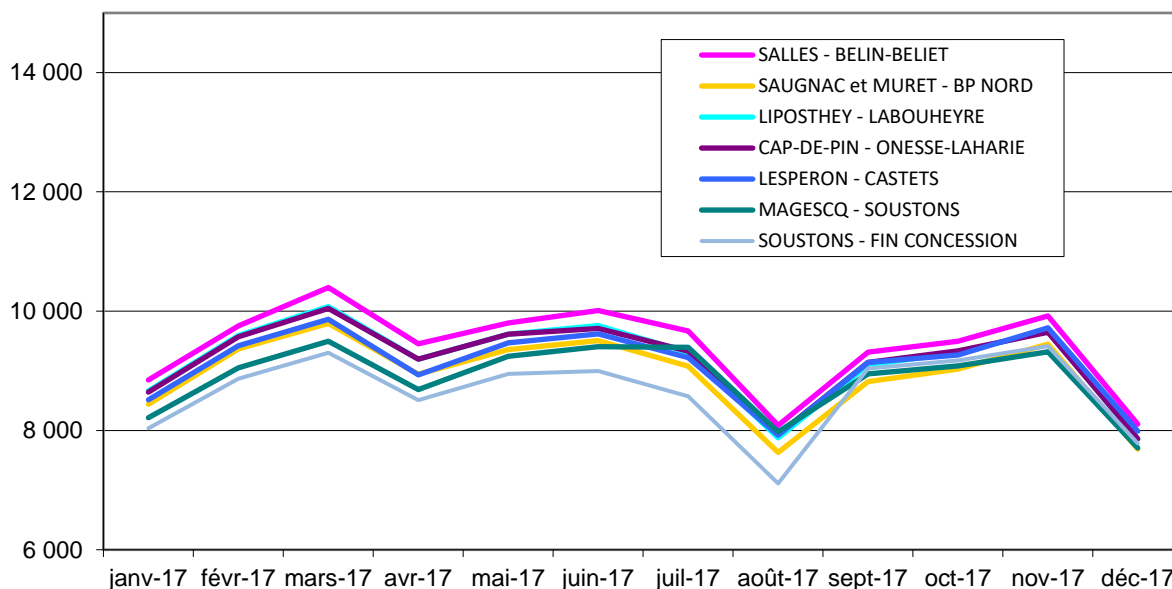
Le rapport été / hors été est de l'ordre de 1,8 sur l'itinéraire. A titre de comparaison, il est de 1,2 sur l'A65 Langon – Pau (A'Lienor, autre axe orienté nord-sud), de 1,4 pour l'ensemble du réseau Cofiroute et APRR, et de 1,5 sur A28 Roumois – Alençon (Alis). Cela signifie que l'A63 Atlandes accueille près de deux fois plus de trafics durant la période estivale.

En détaillant l'année par mois, on observe :

- Un premier pic au mois d'avril, où le trafic est équivalent au TMJA VL, en lien avec les congés de printemps (les congés des trois zones scolaires se sont étalés sur l'ensemble du mois d'avril) ;
- Mais surtout une pointe estivale très marquée (juillet et août). Les mois de juillet et août représentent respectivement 160% et 195% du TMJA VL, en lien avec l'attrait touristique (et économique) de la France et de l'Espagne, deux des destinations préférées des vacanciers européens.
- Cette pointe estivale génère des ralentissements réguliers et assez importants dans le sens sud vers nord, à l'entrée de la section à 2x2 voies entre Salles et la bifurcation A63/A660 vers Arcachon.
- Les mois de début et de fin d'année supportent les trafics VL les moins importants (moins de 70% du TMJA pour les mois de janvier à mars et respectivement 72% et 80% du TMJA pour novembre et décembre).

Le graphique suivant permet d'observer les variations saisonnières des trafics PL sur l'A63 en 2017.

Figure 13 : Variation saisonnière des trafics PL sur l'A63 en 2017



Source : Exploitation données Atlandes

En 2017, le TMJA PL moyen était de 9 050 véhicules. Il a varié entre 8 600 et 9 400 PL selon les mois.

- Le trafic PL est plus faible au mois de d'avril (98% du TMJA PL) probablement en lien avec les vacances scolaires ;
- Le trafic PL est au plus bas en août (82% du TMJA PL) en raison de la baisse d'activité liée à la période estivale ;
- Il connaît trois pointes : en mars (111% du TMJA PL), en juin et en novembre un peu moins marquées (106 à 109% du TMJA PL).

Évolution des trafics moyens sur la RN10 puis l'A63

Les schémas suivants présentent l'évolution des trafics moyens sur la RN10 devenue A63, par année puis par mois (trafic moyen : trafic VL et PL compté sur chaque section d'A63 et pondéré par la longueur de chacune des sections).

À noter que la RN10 a fait l'objet de travaux d'amélioration, puis de travaux d'élargissement sur place, sans arrêt de la circulation.

- Dans la zone étendue du périmètre d'étude, les principaux travaux réalisés concernent la construction de l'autoroute A65 Langon – Pau (2008 - 2010, avec mise en service décembre 2010).
- Il n'y a pas d'autres travaux d'ampleur réalisés dans le secteur d'étude avant 2017. En 2017 ont débuté les travaux d'élargissement de la partie sud d'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne (mise en service complète prévue pour 2020).
- Parmi les projets routiers retenus par la Commission Mobilité 21, quelques-uns concernent le Sud-Ouest de la France mais sont éloignés de l'A63 (aménagement de la RN126 entre Toulouse et Castres), et ne devrait pas générer de reports de trafic par rapport au corridor A63 Atlandes.

L'axe étant connu, sans réel itinéraire alternatif gratuit en parallèle, peu de reports d'autres itinéraires et de montée en charge sont a priori attendus depuis ou vers l'A63. Une analyse du réseau départemental avoisinant est également menée dans la suite du rapport, afin de vérifier l'impact des travaux et l'éventuel phénomène d'évitement des barrières de péage (voir partie « Trafics observés sur les axes parallèles ou concurrents », p. 26).

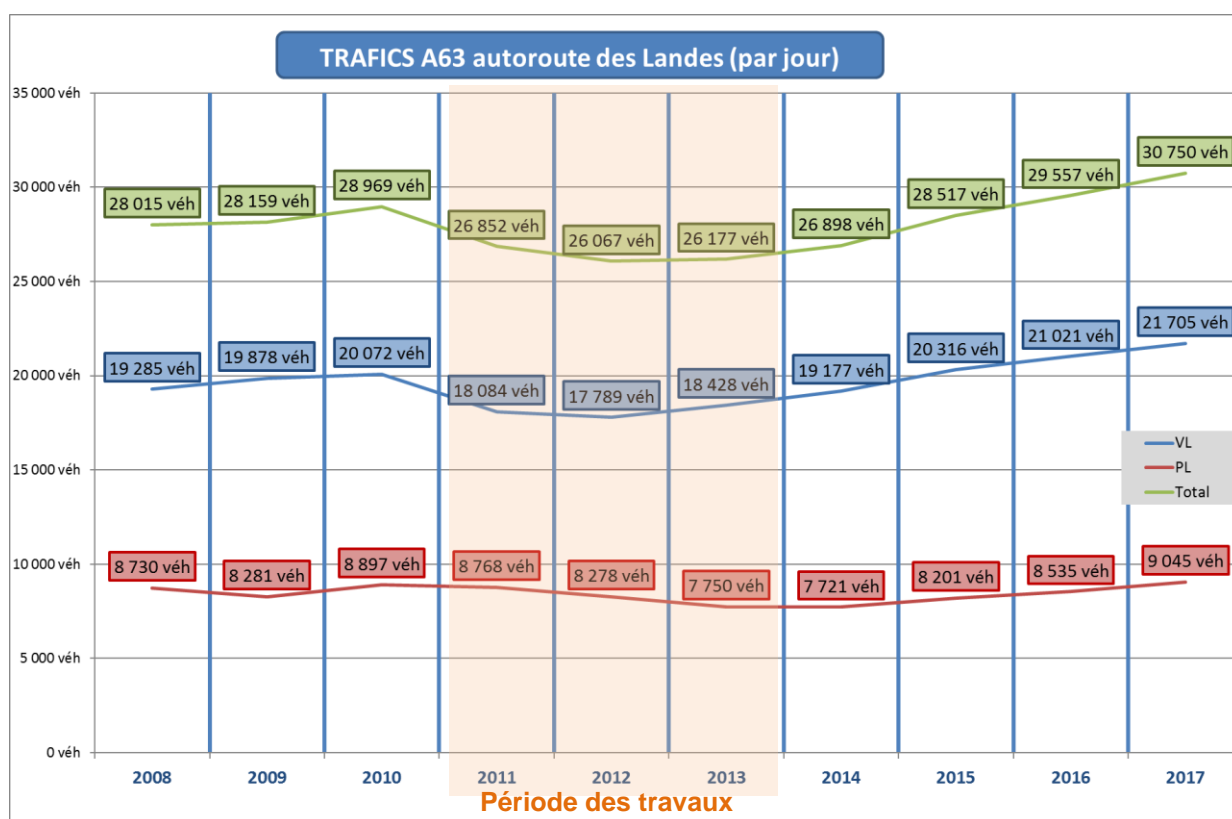
Alors que sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé le trafic VL a globalement diminué entre 2008 et 2010, l'évolution globale sur l'axe RN10/A63 montre une hausse tous les ans des trafics VL sur la même période, puis une diminution pendant la période des travaux (2011-2012) avant de repartir à la hausse dès 2013, avec des croissances supérieures à 3% par an. En parallèle, le trafic VL sur le réseau autoroutier concédé reprend une croissance régulière à partir de 2014, mais avec des croissances moindres, de 2 à 2,6% par an.

Pour les PL sur l'axe RN10/A63, l'évolution est légèrement différente. Les trafics baissent entre 2008 et 2009 (effet crise mondiale et nationale) puis augmentent en 2010 avant de baisser de nouveau sur une période de plusieurs années (entre 2011 et 2014) qui couvre la période des travaux. Le rebond commence dès 2014 (trafic en très légère baisse entre 2013 et 2014) et se poursuit très fortement en 2015 avec une hausse de +6% par rapport à 2014. Ces fortes variations sont probablement dues au contexte économique meilleur, à la fin des travaux qui avaient entraîné des basculements de PL sur d'autres itinéraires via RD834 ou RD824 (où des fluctuations du trafic PL sont également observées), très peu sur A65 (Langon – Pau), mais aussi, avec la mise en place des interdictions PL en transit sur les RD au niveau des barrières de péage dès septembre 2013 pour la plupart.

En parallèle, sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé, les trafics baissent également fortement entre 2008 et 2009 (-11,6%), augmentent en 2010 avant de baisser de nouveau pendant les 3 années suivantes (2011-2013). Le trafic PL repart à la hausse à partir de 2014, un an plus tôt que sur A63 (2015), mais avec des taux moins élevés (+1,7% à +4,5%) que sur A63.

Toutefois, si l'on compare plus spécifiquement avec les trafics sur la façade méditerranéenne et l'A9 en particulier (cf tableau 15), on constate que le dynamisme y est très similaire pour le trafic poids lourds à partir de 2014. Il n'y a donc pas d'induction particulière de trafic poids lourds liée à l'aménagement de l'A63. La forte croissance du trafic poids lourds est le reflet du dynamisme des économies espagnole et portugaise, notamment dans le contexte de reprise post crise de 2008.

Figure 14 : Évolution des trafics moyens de la RN10 /A63 entre 2008 et 2017



Source : Exploitation données Atlandes

Les taux de croissance annuelle avant et après la mise à 2x3 voies de l'autoroute sont synthétisés dans le tableau ci-dessous. Ils prennent en compte les flux de l'ensemble des sections d'A63. Ils montrent les évolutions fortes à la baisse, à la hausse selon les années.

Figure 15 : Comparaison des taux d'évolution annuelle des TMJA, entre RN10/A63, réseau total concédé et l'axe A9- sur la période 2008-2017

Évolution annuelle TMJA	RN10/A63			Réseau total concédé			A9 (A61-Le Perthus)		
	VL	PL	Total	VL	PL	Total	VL	PL	Total
2008/2009	3,1%	-5,1%	0,5%	-2,2%	-3,3%	-2,3%	2.5%	-10.7%	-0.7%
2009/2010	1,0%	7,4%	2,9%	2,7%	-11,6%	0,4%	0.5%	1.7%	0.8%
2010/2011	-9,9%	-1,4%	-7,3%	-3,5%	3,6%	-2,5%	-1.5%	1.6%	-0.8%
2011/2012	-1,6%	-5,6%	-2,9%	3,8%	-1,0%	3,1%	-3.2%	-2.8%	-3.1%
2012/2013	3,6%	-6,4%	0,4%	-1,3%	-3,0%	-1,5%	1.9%	2.8%	2.1%
2013/2014	4,1%	-0,4%	2,8%	0,1%	-0,1%	0,0%	2.9%	4.0%	3.1%
2014/2015	5,9%	6,2%	6,0%	2,0%	1,7%	2,0%	3.3%	5.8%	3.9%
2015/2016	3,5%	4,1%	3,6%	2,3%	2,5%	2,3%	2.6%	3.7%	2.8%
2016/2017	3,3%	6,0%	4,0%	2,6%	3,7%	2,7%	2.0%	4.8%	2.6%

Source : Exploitation données Atlandes et ASFA

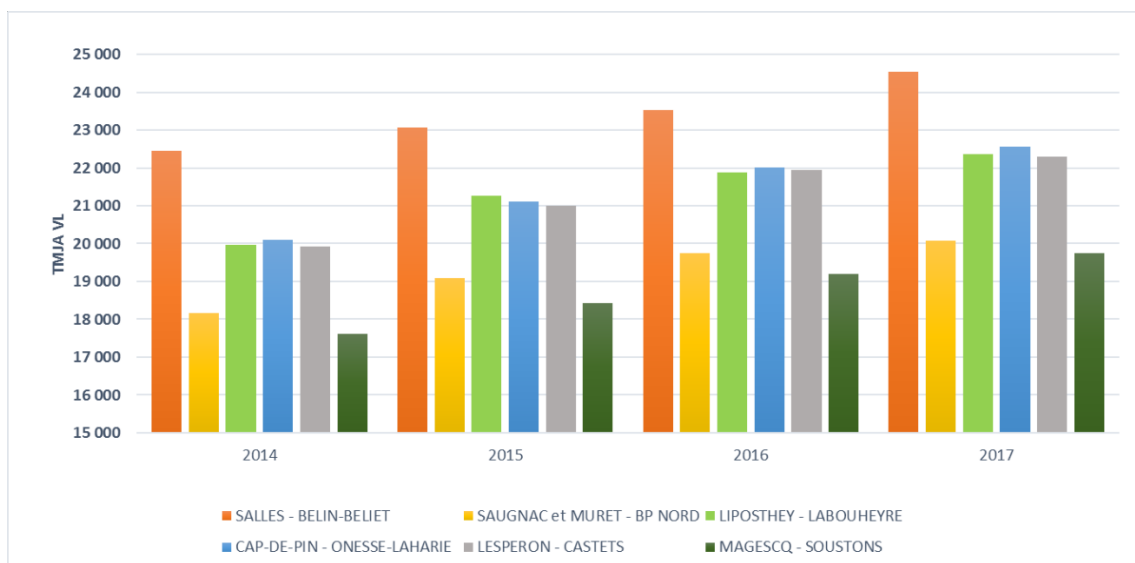
Évolution des trafics sur les postes permanents de l'A63 depuis sa mise en service

Les figures suivantes présentent les évolutions des trafics VL et PL de chaque section d'A63 correspondant aux sections ayant des postes de comptages permanents, depuis sa mise en service.

Pour les VL, elle montre l'homogénéité des trafics sur les trois sections centrales (entre Liposthey et Castets), et font apparaître 2 sections moins chargées, l'une au nord, Sagnac – BP nord et la seconde au sud, Magescq – Soustons, mettant en évidence un probable évitement des barrières de péage.

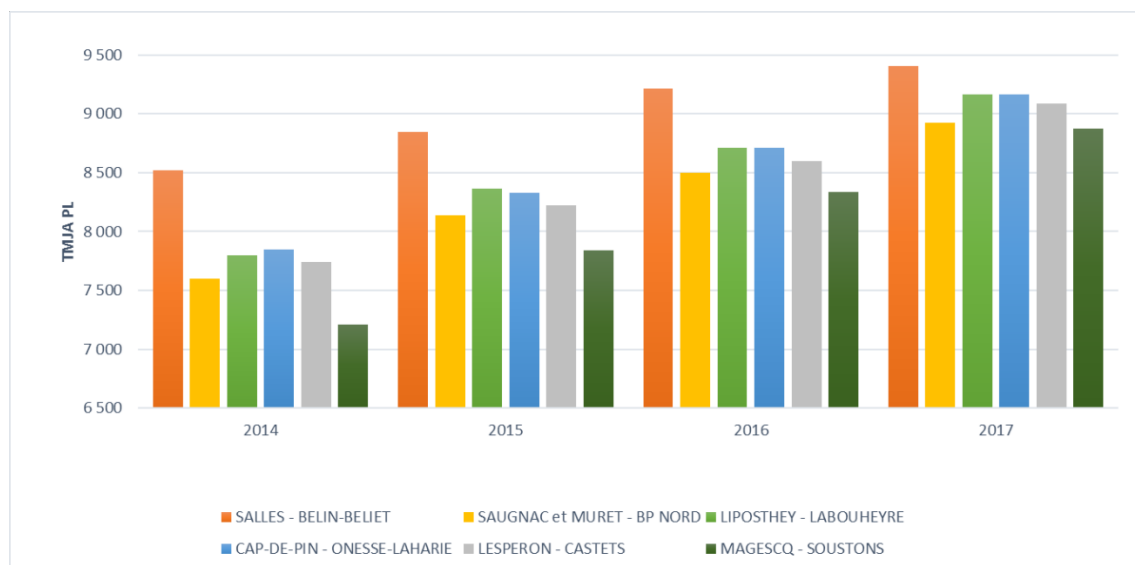
Pour les PL, la hausse des trafics est bien visible également. Les écarts de trafics entre les sections sont réduits, montrant un moindre évitement des barrières de péage que les VL, dû à la mise en place des interdictions PL sur les RD locales et à la nature du trafic (abonné, longue distance...).

Figure 16 : Évolution des TMJA VL sur l'ensemble des sections d'A63 entre 2014 et 2017



Source : Exploitation données Atlandes

Figure 17 : Évolution des TMJA PL sur l'ensemble des sections d'A63 entre 2014 et 2017



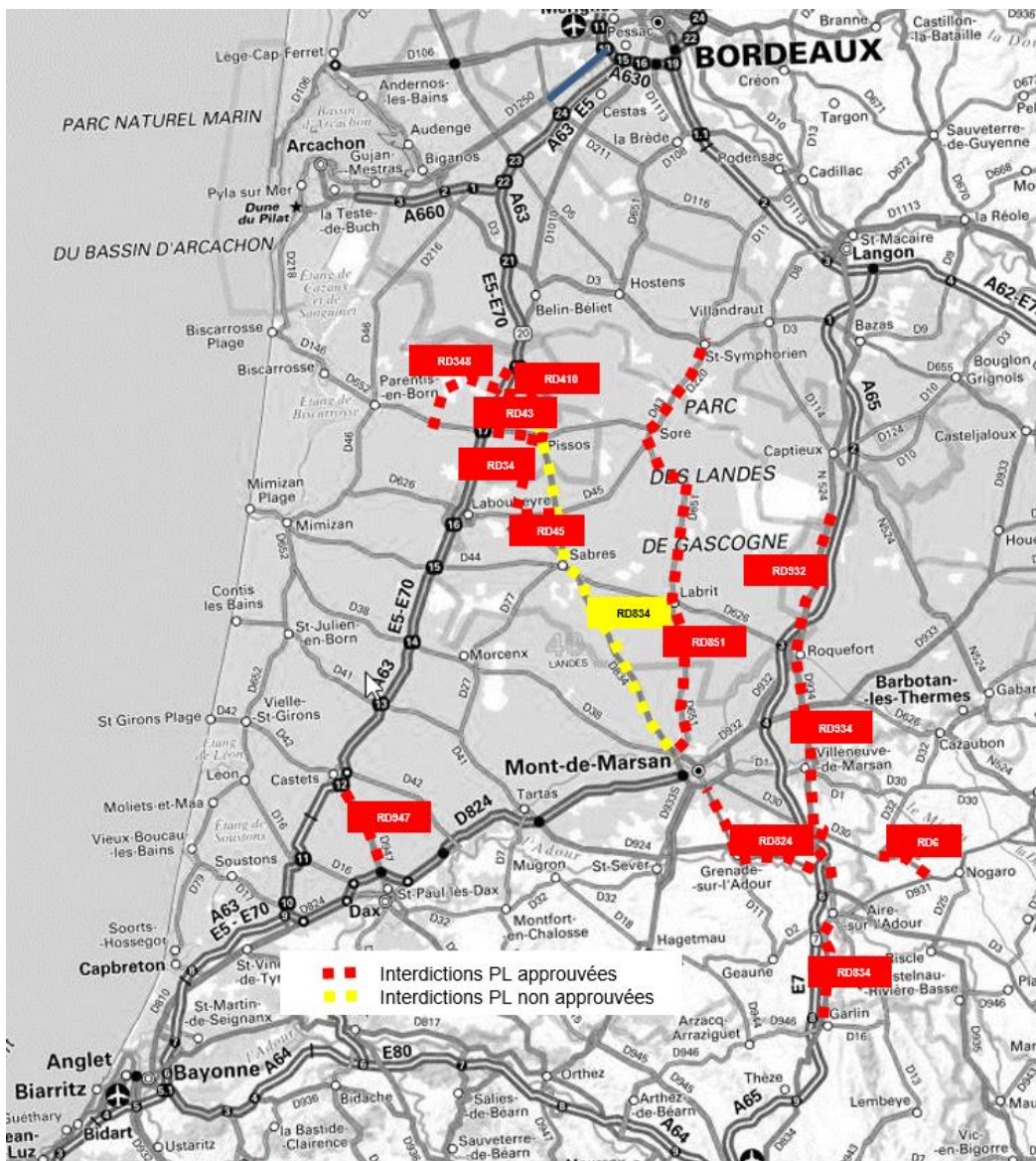
Source : Exploitation données Atlandes

Traffics observés sur les axes parallèles ou concurrents

Les évolutions de trafic VL et PL sur les axes d'accès ou alternatifs à l'A63 (Atlantes) ont été analysées par exploitation des données de comptages permanents sur le réseau du Conseil Départemental des Landes (routes départementales), de la Gironde, de la DIR Sud-Ouest et de l'ASFA (pour les autoroutes).

Ces statistiques permettent de mettre en évidence les évolutions de trafic et des reports de trafic VL ou PL consécutifs d'une part aux travaux sur A63 entre septembre 2011 et novembre 2013, à sa mise à péage, et d'autre part aux interdictions PL instaurées dès 2013 sur plusieurs RD permettant l'accès à l'autoroute.

Figure 18 : Localisation des interdictions PL dans le secteur d'étude



Source : Fonds IGN

L'analyse présente ci-après les impacts potentiels de l'autoroute A65 (Langon – Pau), puis les impacts sur les trafics de huit RD du secteur d'étude (soit une vingtaine de postes de comptages).

**Impact de l'A65
(Langon-Pau)**

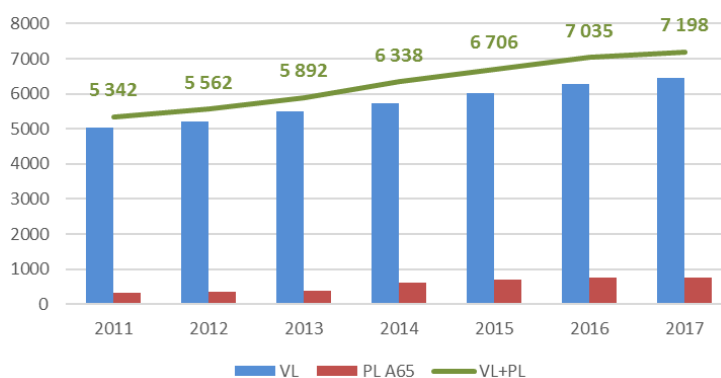
L'autoroute A65 est le second axe orienté nord – sud traversant une partie de la Gironde et des Landes jusqu'à Pau dans les Pyrénées-Atlantiques. Mise en service en décembre 2010, elle est arrivée un an avant le début des travaux d'élargissement de la RN10 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

Figure 19 : Localisation de l'autoroute A65



Source : ASFA

Figure 20 : Évolution des trafics annuels sur l'ensemble des sections d'A65 entre 2011 et 2017

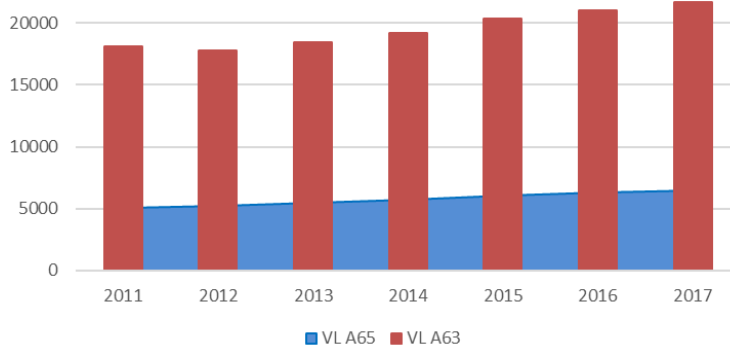


Source ASFA

Le TMJA VL sur A65 augmente de 4% à 5% par an entre 2011 et 2016, et +3% entre 2016 et 2017. Il atteint ainsi 6 450 VL en 2017. La croissance du TMJA TV est légèrement supérieure car elle est tirée par l'évolution du TMJA PL très forte jusqu'en 2016.

Les deux autoroutes (A65 et A63 Atlandes) connaissent une augmentation de leur trafic sur la période 2012 – 2017. Entre 2012 et 2014, on constate une hausse significative du trafic VL d'A65 (+9,7% en deux ans). Cette hausse du trafic VL entre 2012 et 2014 s'explique probablement par quelques reports (limités) de trafic VL d'A63 vers A65 durant les travaux d'élargissement de l'ancienne RN10.

Figure 21 : Évolution des trafics annuels VL sur A63 et A65



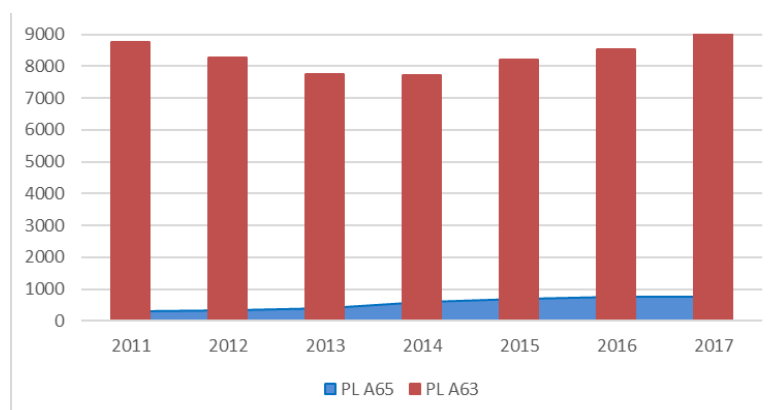
Source ASFA

Le TMJA PL est inférieur à 1 000 PL par jour sur A65. Il augmente cependant fortement depuis la mise en service (+8 à +14% par an entre 2011 et 2016), avec +57% entre 2013 et 2014 (soit + 200 PL) en raison des nouvelles interdictions PL mises en place sur les RD et RN du secteur en septembre 2013 :

- Sur la RN524 entre Langon et Captieux,
- Sur la RD932 entre Captieux et Roquefort,
- Sur la RD934 entre Roquefort et Les Arbouts,
- Sur la RD834 entre Aire-sur-l'Adour et Pau.

Les deux autoroutes (A65 et A63 Atlandes) connaissent une évolution contraire sur la période 2012 – 2014. La hausse du trafic PL sur la période s'explique probablement par quelques reports (limités) de trafic PL d'A63 vers A65 durant les travaux d'élargissement de l'ancienne RN10.

Figure 22 : Évolution des trafics annuels PL sur A63 et d'A65



Source : ASFA

Impact des trafics sur les routes départementales

Les évolutions de trafic sur les axes départementaux proches d'A63 (Atlandes) ont été analysées par exploitation des TMJA VL et PL sur le réseau du Conseil Départemental des Landes (routes départementales, ancienne RN10 avant 2011) et de la Gironde (RD1010). Les données de la DIR Atlantique sur l'ancienne RN10 n'ont été exploitées que partiellement car elles sont incomplètes en raison de dysfonctionnement des boucles de comptages pendant la période des travaux (2011-2013).

L'analyse distingue les VL et les PL qui n'évoluent pas de la même manière.

Impact des trafics VL sur le réseau secondaire

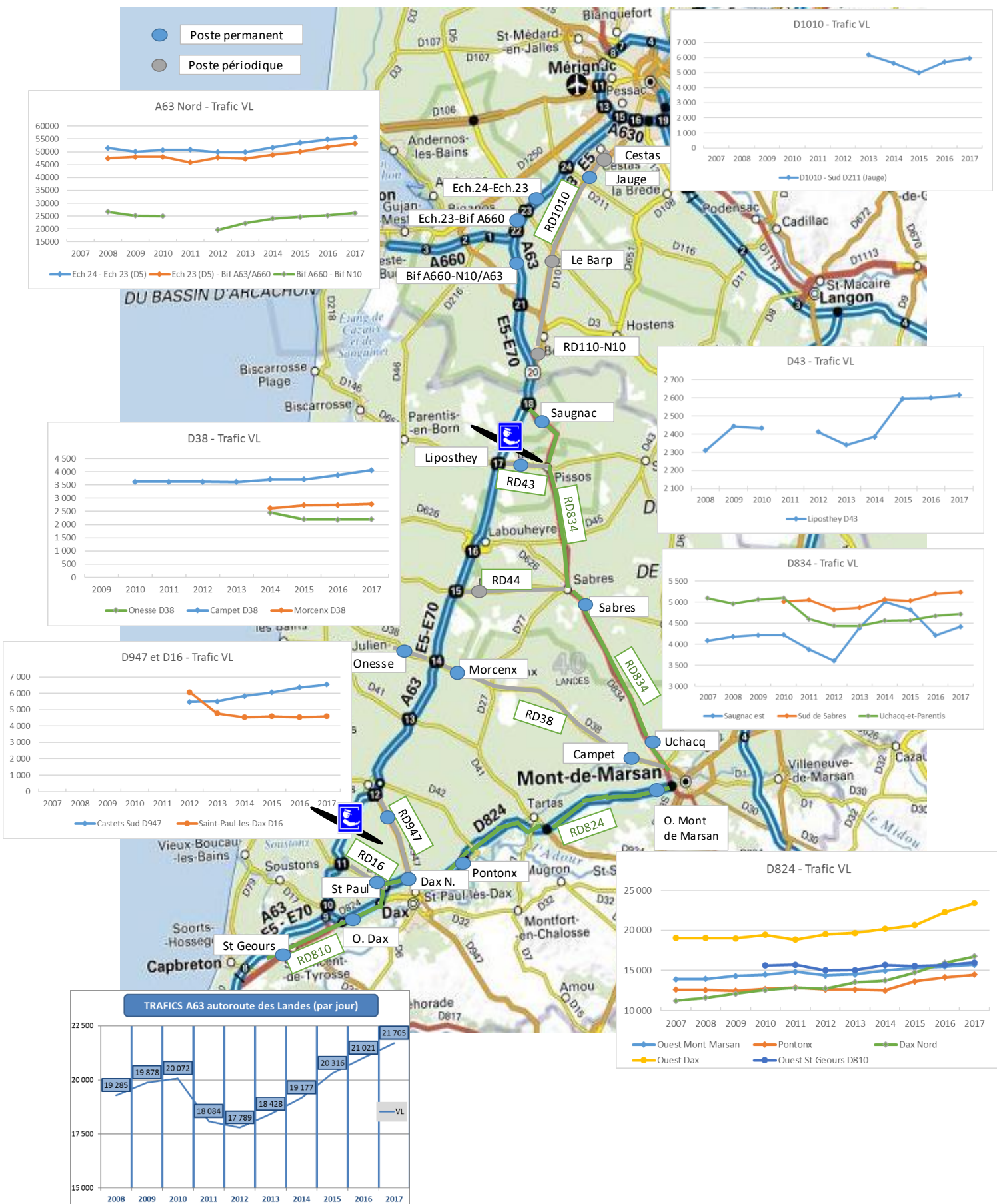
■ Évolution des trafics VL sur les axes départementaux permettant l'accès à A63

Ces statistiques permettent de mettre en évidence des évolutions contrastées des trafics VL selon les voies et la période observée.

L'analyse présentée ci-après a été réalisée sur la base d'une vingtaine de stations de comptages, implantées sur le réseau routier départemental, et sur la partie nord d'A63. La carte de la figure ci-après synthétise les flux sur les postes de comptages permanents.

L'analyse tente de mettre en évidence si les travaux et la mise à péage ont eu un effet sur les trafics des RD.

Figure 23 : Évolution du trafic VL sur RD et autoroute A63



Peu d'effets de reports sont observés sur les RD locales proches d'A63 Atlandes. Quelques effets peuvent être vus sur la section A63 non concédée au nord de Salles.

Ainsi, une baisse est observée entre 2010 et 2011 ou 2012 selon la section. Le trafic repart à la hausse dès 2012 et 2013. La section au sud de la bifurcation A63/A660, la moins chargée des trois sections étudiées, connaît une évolution similaire à celles des sections concédées à Atlandes. Cependant, l'effet travaux est probablement masqué avec la situation économique du pays (crise mondiale depuis 2008).

Sur la RD834, le trafic du poste de Sagnac chute entre 2010 et 2012, puis augmente très fortement entre 2012 et 2014 (+39% en 2 ans). On peut supposer là un effet de shunt ponctuel lié aux travaux car cette forte croissance s'arrête en 2014 et le trafic baisse jusqu'en 2016. Les autres sections de la RD après une diminution entre 2010 et 2012 connaissent une croissance plutôt régulière de leur trafic jusqu'en 2017.

Sur la RD43, une baisse des trafics est aussi observée entre 2010 et 2013.

Évitement des barrières de péage

En lien avec les trafics plus faibles des sections Sagnac - BP Nord et Magescq - Soustons, les trafics des RD sont analysés afin de mettre en évidence ou non des effets de shunt des barrières.

Les conducteurs de VL disposent de plusieurs itinéraires plus ou moins longs afin d'éviter les barrières de péage :

- **Très localement**, chaque barrière de péage peut être contournée **par la RD10E**, une voie de substitution de caractéristiques limitées mais très proche de l'A63. Ces détours très locaux restent les plus utilisés.

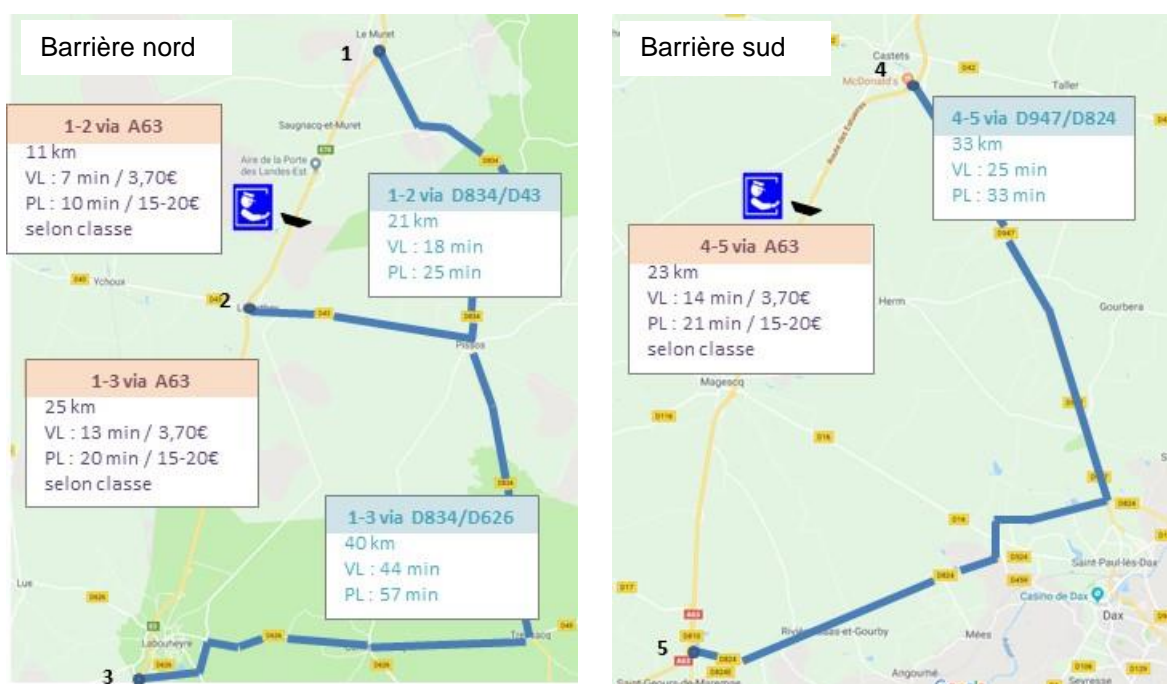
Cette voie parallèle à l'autoroute est interdite aux PL de plus de 7,5 tonnes (sauf desserte locale). Elle est accessible sur tout le linéaire de l'autoroute.

Figure 24 : Présentation de la voie locale d'évitement des BP nord et sud – via RD10E



- **Au nord (barrière de Sagnac)**, l'itinéraire le plus court (sens nord vers sud) consiste à emprunter les échangeurs de part et d'autre de la barrière de péage, soit sortir à l'échangeur 18 (Le Muret) et reprendre l'autoroute à l'échangeur 17 (Liposthey) en empruntant la RD834 et la RD43. Les conducteurs peuvent également descendre plus au sud jusqu'à Labouheyre (échangeur 16) ou Cap de Pin (Echangeur 15).
- **Au sud (barrière de Castets)**, l'itinéraire d'évitement le plus court est de sortir à l'échangeur 12 (Castets) via la RD947 et de reprendre l'autoroute à l'échangeur 11 (Magescq) ou plus au sud à l'échangeur 9 (Saint-Geours).

Figure 25 : Comparaison des itinéraires supposés d'évitement des barrières de péage nord et sud



Source : temps VL et PL d'après le site Autoroutes.fr

■ **Au nord :**

Peu d'évolutions fortes sont observées en 2014 sur les courbes d'évolution des RD834, 43,38, qui pourraient montrer un fort effet de shunt comme laisse à le penser le trafic de la section Sagnac – BP (voir la figure 16 p.25).

Sur la RD43, une forte croissance du trafic VL est observée à partir de 2013, plus fortement marquée en 2015 (+9%). Le volume de trafic concerné est de 200 VL. Le trafic continue de croître légèrement entre 2015 et 2017 (+16 VL entre 2016 et 2017).

A l'inverse, sur la RD834 autre voie de l'itinéraire d'évitement, le poste de Sagnac Est, après avoir enregistré une forte croissance entre 2012 et 2014 (effet travaux), chute brutalement entre 2014 et 2016 (-800 VL sur 2 ans), masquant la présence d'un probable effet de shunt. La croissance reprend en 2017 (+200 VL).

L'effet de shunt n'est pas complètement vérifié pour les VL à partir de ces comptages.

Les flux de la RD38 qui permet d'accéder à l'A63 à partir de l'échangeur 14 (Onesse) connaissent une petite évolution à la hausse entre 2014 et 2017, assez peu marquée (+40 VL entre 2016 et 2017 au poste de Morcenx) et pour des niveaux de trafic inférieurs à 2 800 VL par jour à proximité de l'A63 (postes de Morcenx et Onesse).

Par analyse des flux sur l'A63 juste en amont et en aval des gares, ainsi que sur les bretelles des diffuseurs 11,12 ou 17 et 18, **on peut estimer à près de 2 000 le nombre de VL en 2018 contournant directement les barrières de péage par la voirie locale.**

■ **Au sud :**

Les trafics sont observés sur la RD824 entre Mont-de-Marsan et Saint-Geours et sur les RD947 (Castets – Dax) et RD16 (Saint-Paul-les-Dax – Magescq).

Sur la RD16, les flux sont comptés à Saint-Paul les Dax, assez loin de l'auto-route. Ils sont en baisse entre 2012 et 2013 puis relativement stables.

Sur la RD947, les flux sont en hausse continue depuis 2012. Ils atteignent 6 500 VL en 2017 et présentent des croissances annuelles supérieures à 3% (+170 VL en 2017). Cette évolution est probablement due à l'accès à Dax, qui avant la mise à péage devait se faire au plus court depuis la RN10, via la RD16 (Magescq). Il se fait maintenant, en venant du nord, par la RD947 permettant ainsi d'éviter le péage de Castets.

Sur la RD824, les évolutions sont également marquées, notamment pour les postes au nord et à l'ouest de Dax qui pourraient faire partie de l'itinéraire d'évitement. La croissance s'accélère à partir de 2015 et est supérieure à 5% sur les 2 postes.

Les flux de la 2x2 voies atteignent 23 400 VL à l'ouest de Dax en 2017. Un phénomène de shunt de la barrière de péage pourrait avoir lieu, malgré le rallongement de l'itinéraire qu'il suppose. Cette hausse des flux peut également être liée au dynamisme économique de la région de Dax. Les flux au poste de Pontonx, bien qu'en évolution à la hausse également ces dernières années, présentent une croissance moindre : +4% entre 2015 et 2016, +3% entre 2016 et 2017 (+350 VL) contre respectivement +8% (2016) et +5% (2017) sur les postes de Dax Nord et Ouest (soit +800 à 1 100 VL selon le poste).

Sur la RD810, entre la RD824 et Saint-Geours, les flux en hausse présentent une évolution annuelle de +1 à 2% entre 2015 et 2017 (+400 VL en 2 ans).

Nous ne disposons pas de l'évolution des flux de la section Saint-Geours-de-Maremne – Benesse-Maremne sur A63 ASF pour voir l'évolution de ces dernières années.

Bilan VL

Pour les 2 barrières de péage, les effets de contournement à moyenne ou grande échelle après 2014 semblent être masqués par plusieurs effets comme l'évolution économique de la zone, son dynamisme, ainsi que d'autres effets locaux non connus à notre niveau (travaux sur RD, déviations ponctuelles mises en place...).

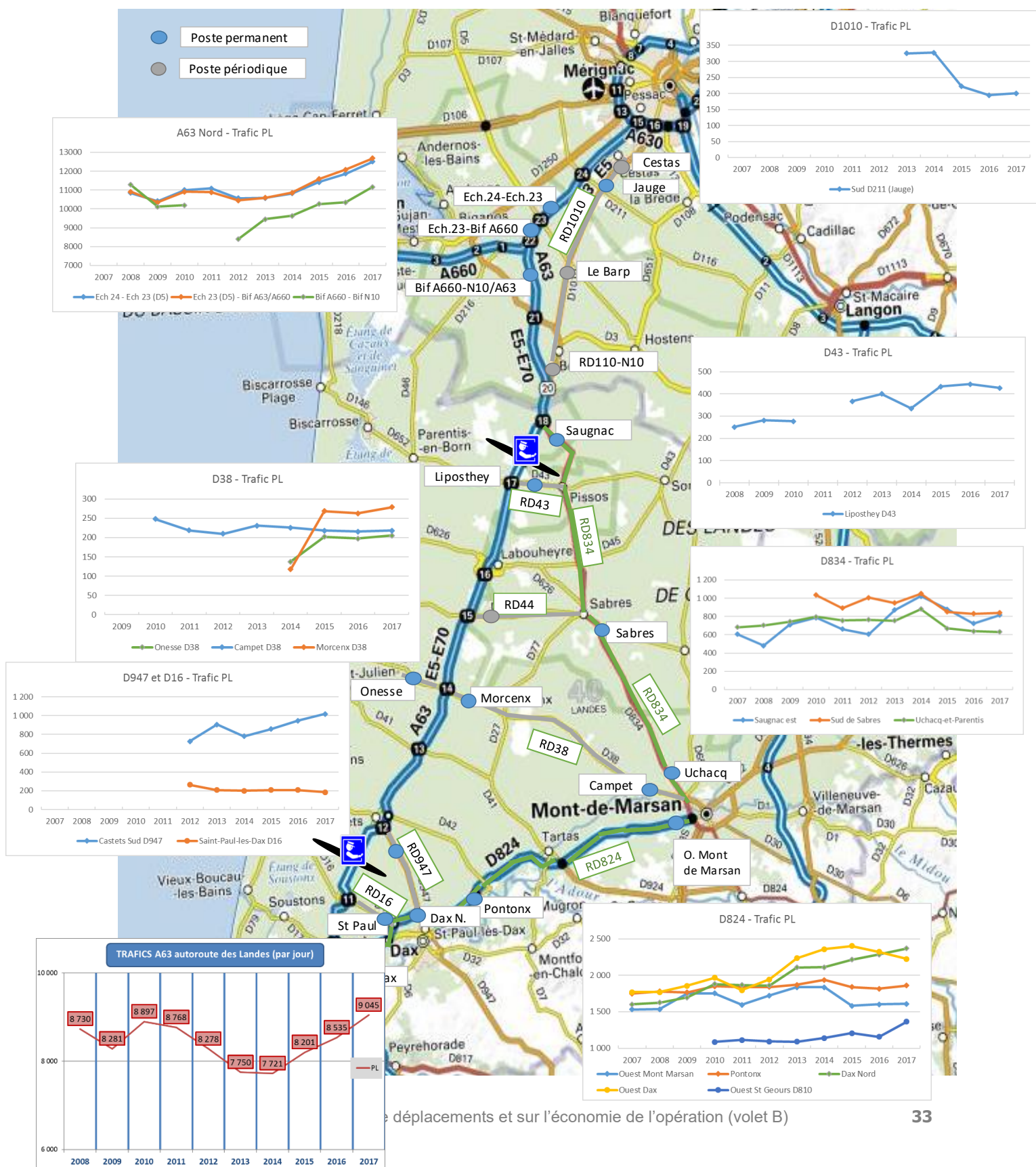
Pour autant, le contournement par les voiries très locales et proches des gares de péage semble non négligeable, de l'ordre de 2 000 VL/jour, soit 10% du trafic total.

L'évolution des trafics VL entre 2008 et 2010-12 est également marquée par la crise économique mondiale.

■ **Évolution des trafics PL sur les axes départementaux permettant l'accès à A63**

La carte ci-dessous synthétise les flux PL et leurs évolutions ces dernières années.

Figure 26 : Évolution du trafic PL sur RD et A63



Comme pour les VL, peu de reports sont observés sur les RD locales proches d'A63 Atlandes pendant la période des travaux. Des fluctuations sont bien observées entre 2010 et 2013, avec en général, une baisse entre 2010 et 2012, suivie d'une reprise dès 2012 sur la plupart des postes observés, montrant davantage un lien avec la situation économique nationale (et mondiale) qu'avec les travaux.

Sur la RD834 cependant, au poste de Sagnac, le trafic PL suit l'évolution du trafic VL. Le trafic chute entre 2010 et 2012, puis augmente très fortement entre 2012 et 2014 (+69% en 2 ans, soit +420 PL). On peut supposer là un effet de shunt ponctuel lié aux travaux car cette forte croissance s'arrête en 2014 et le trafic baisse jusqu'en 2016. Il n'est pas observé de telles hausses sur les autres postes de comptages.

Évitement des barrières de péage

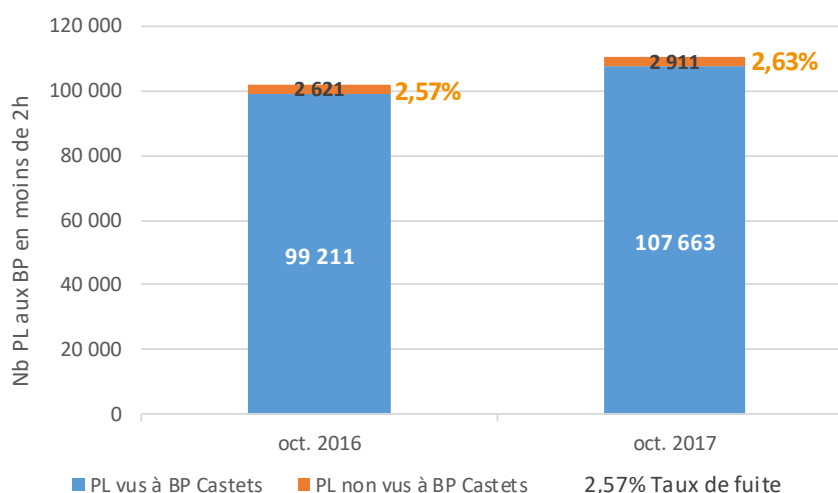
■ Évitement des barrières de péage en chiffre

À partir de quelques échantillons de données (anonymes) issues du télépéage, l'analyse des flux PL aux deux barrières de péage de l'A63 Atlandes (Castets au sud et Sagnac au nord) – sur un mois – a permis de mettre en lumière la part d'évitement des péages par les PL.

La comparaison des flux PL entre les 2 barrières de péage montre que sur les 110 570 PL vus à la barrière de Sagnac, environ 2,5% d'entre eux n'ont pas été vus à la barrière de Castets. Cela représente environ une centaine de PL par jour dans le sens Sud->Nord qui évite la barrière de Castets.

Le volume de trafic PL contournant cette barrière est équivalent d'une année à l'autre.

Figure 27 : Nombre de passages PL à chaque barrière de péage (Sagnac et Castets) venant du sud – sur un mois, en moins de 2 heures



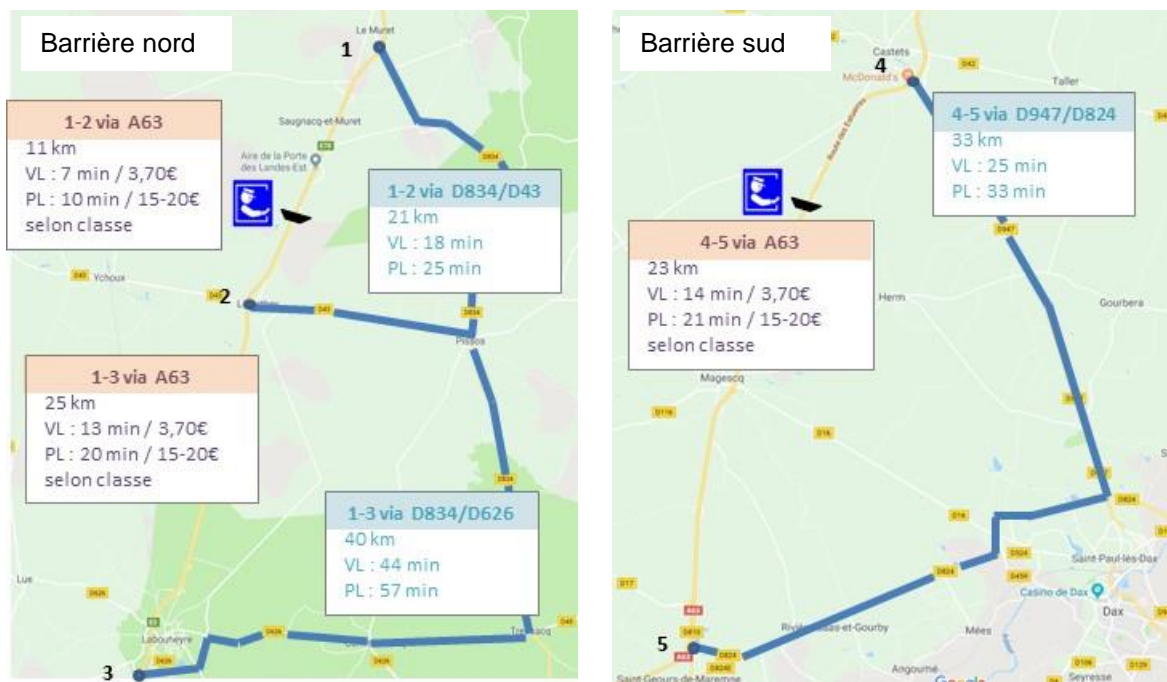
Source : Exploitation données Atlandes

A la différence des VL, le contournement très local par les voiries de substitution ou de désenclavement apparaît marginal. La RD10E qui longe l'autoroute est interdite aux PL de plus de 7,5 tonnes en transit.

Quels sont les itinéraires d'évitement ? Les reports sur le réseau départemental sont à priori :

- Au nord, l'itinéraire concurrent via les RD834 / RD43 et RD834 / RD824
- Au sud, l'itinéraire concurrent via la RD824 entre Mont-de-Marsan et Saint-Geours, la RD947 (Castets – Dax) et sur la RD16 (Saint-Paul-les-Dax – Magescq).

Figure 28 : Comparaison des itinéraires supposés d'évitement des barrières de péage nord et sud



Source : Temps VL et PL d'après le site Autoroutes.fr

■ Évitement de la barrière nord :

Les flux de l'itinéraire d'évitement RD834 / RD43 au nord d'A63 (Atlandes) sont observés.

Sur la RD834, l'évolution des flux passant sur les 3 postes de comptages permanents montre un pic en 2014. La forte hausse du trafic entre 2013 et 2014 pourrait être liée à la mise à péage d'A63 (Atlandes).

Cependant, l'évolution des trafics est très différente selon le poste de comptage observé, ainsi que sur la RD43.

Le poste de Sagnac Est, plus proche d'A63, est traversé par des PL qui évitent probablement la barrière de péage. À partir de 2012, leur nombre augmente très fortement, bien plus que sur les deux autres sections de la RD834 (+44% en 2013, soit + 270 PL, +17% en 2014, soit +150 PL), peut-être en lien avec un effet travaux. En 2014 et 2015, les trafics baissent (mise en place de l'interdiction PL en juillet 2014) sur la RD834, avant de remonter (+12%) en 2017 et atteindre 814 PL.

En parallèle, sur la RD43, une baisse du trafic est observée entre 2013 et 2014, en lien avec la mise en place d'une interdiction PL en septembre 2013. Elle est suivie d'une forte hausse du trafic PL après 2014 (+100 PL en 2015 par rapport à 2014, alors que le trafic baisse de 150 PL au poste de Sagnac). Est-ce lié à une petite période de non-respect de l'interdiction PL ? Le niveau de trafic sur la RD est peu élevé et relativement stable depuis 2016. Il atteint 430 PL en 2017.

Les PL qui évitent la barrière peuvent se répartir sur plusieurs itinéraires. Autre itinéraire d'évitement possible, via RD834 puis RD824. Un pic de trafic est aussi observé en 2014 sur le poste de Pontonx (+70 PL) et suivi d'une baisse comme à Sagnac en 2015 et sur l'ensemble de la RD824 (suite à l'interdiction PL).

Les flux PL sur les RD834, RD43 et RD824 présentent des évolutions fortes mais pas totalement homogènes, en volume et en évolution (décalage dans

le temps des grosses augmentations). Mettent-ils en évidence un phénomène de shunt de la barrière de péage avec répartition sur plusieurs itinéraires ?

Plus au sud, la RD38 permet d'accéder à l'A63 à partir de l'échangeur 14 (Onesse). Elle dispose de 3 postes de comptages. Sur les 2 postes situés à proximité de l'A63 (postes de Morcenx et Onesse), les données ne sont disponibles que depuis 2014. Les trafics PL sont inférieurs à 300 et présentent une petite tendance à la hausse entre 2015 et 2017. Entre 2014 et 2017, le taux de PL a beaucoup augmenté sur ces 2 postes, passant 4,3% à Morcenx en 2014 à plus de 9% en 2017 et de 5,3% à Onesse à 8,5%, montrant l'attrait de l'autoroute pour les flux PL.

■ Évitement de la barrière sud :

Les trafics PL sont observés sur la RD824 entre Mont-de-Marsan et Saint-Geours, sur la RD947 (Castets – Dax) et sur la RD16 (Saint-Paul-les-Dax – Magescq).

Sur la RD16, les flux sont comptés à Saint-Paul les Dax, assez loin de l'autoroute. Le nombre de PL est orienté à la baisse et passe sous la barre des 200 PL en 2017.

Sur la RD947, une interdiction de transit PL a été mise en place en septembre 2013. Après une baisse entre 2013 et 2014, le trafic PL est reparti à la hausse depuis 2014 et dépasse 1 000 PL en 2017. Il présente des croissances annuelles de 10%, soit 80 à 90 PL supplémentaires. Ces flux ont-ils un lien avec l'évitement de la barrière de péage (impliquant un non-respect de l'interdiction PL), ou bien avec la dynamique économique de la région de Dax ?

En parallèle, les évolutions sur la RD824 sont également marquées, notamment pour les postes au nord et à l'ouest de Dax. Au nord de Dax, la croissance est continue depuis 2013/2014. Le trafic sur la 2x2 voies dépasse 2 350 PL sur ce poste en 2017. À l'ouest de Dax, on observe une tendance à la baisse depuis 2015, de même que sur les postes situés à l'est (Pontonx et Mont-de-Marsan, depuis 2014). Cela tendrait à démontrer le dynamisme de Dax et masquerait le phénomène de shunt de la barrière de péage.

À noter aussi que sur ces 2 postes, le taux de PL diminue depuis 2015.

- 13,3% en 2015 sur le poste de Dax Nord, et 12,3% en 2017
- 10,4% en 2015 sur le poste de Dax Ouest et 8,7% en 2017

Sur la RD810, entre la RD824 et Saint-Geours, les flux sont en hausse depuis 2014 (hormis 2016).

Les flux qui shuntent le péage de Castets et l'attractivité de la zone de Dax rendent difficile la visualisation des effets de shunt au regard de l'évolution des flux sur les postes de comptages observés.

Bilan PL

Les effets de shunt des barrières à partir de 2014 sont difficiles à voir, masqués par l'évolution économique de la zone d'étude, son dynamisme, par la possibilité de se répartir sur plusieurs itinéraires, ainsi que d'autres effets locaux non connus à notre niveau (travaux sur RD, déviations ponctuelles mises en place...). Les interdictions PL sont dans l'ensemble respectées. **Contrairement au ressenti exprimé dans les entretiens, le volume global de trafic poids lourds qui éviterait les gares de péage semble très limité.**

Comparaison avec les trafics estimés dans la DUP

Le dossier DUP (approuvée en 2006) de l'autoroute A63 présente les trafics en 2003 et les prévisions de trafic aux horizons 2025 et 2040.

Afin d'analyser les écarts entre les trafics estimés dans le dossier DUP et les trafics observés en 2017, les trafics 2017 de la DUP doivent être reconstitués. Ils ont été obtenus en faisant une interpolation des trafics DUP entre 2003 et 2025.

Les trafics estimés dans le dossier DUP et les trafics réels observés pour l'année 2017 sont présentés dans le tableau ci-après pour les 3 sections suivantes : Salles – Belin-Beliet, Saugnac et Muret – BP Nord et Magescq – Soustons.

Figure 29 : Comparaison trafics DUP estimés et trafic réels

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	TMJA DUP reconstitués 2017	TMJA observés 2017	Ecart réel / observé
SALLES - BELIN-BELIET	LUGOS	VL	28 056	24 549	-12%
		PL	10 792	9 404	-13%
		TV	38 848	33 952	-13%
		%PL	27.78%	27.70%	0%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	24 246	20 078	-17%
		PL	13 002	8 925	-31%
		TV	37 249	29 004	-22%
		%PL	34.91%	30.77%	-12%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	21 821	19 749	-9%
		PL	11 599	8 878	-23%
		TV	33 420	28 626	-14%
		%PL	34.71%	31.01%	-11%

L'analyse des trafics estimés lors de la DUP et des trafics observés en 2017 montre des écarts importants, de l'ordre de 10% à 30%. Ils sont différents selon les sections et le type de trafic. **Les prévisions de trafics de la DUP sont surestimées par rapport aux trafics observés :**

- Pour les trafics PL, les écarts sont les plus significatifs. Le trafic observé est inférieur de 13% à 31% aux prévisions de la DUP.
 - **Le premier facteur expliquant ces écarts est l'hypothèse de croissance retenue pour les prévisions de trafics.** Pour rappel, elle est basée sur une hypothèse forte, l'hypothèse Becker pour laquelle le trafic VL augmente de 50% d'ici à 2020 et le trafic PL de 80%, alors que le territoire a subi les conséquences de la crise économique de 2008 jusqu'en 2012-2013.
 - Le second réside dans la mise à péage de l'A63. Le dossier DUP ne mentionne pas que l'autoroute serait payante. Cela peut expliquer les écarts plus importants à l'approche des barrières de péages, soit aux sections Saugnac – BP Nord et Magescq – Soustons (respectivement 21% et 23% contre 13% pour la section gratuite au nord de l'axe).
- Pour les trafics VL, les écarts sont moins importants que pour les PL. Le trafic observé est inférieur de 9% à 17% aux prévisions de la DUP.
 - L'évolution des trafics VL est également marquée par la crise économique mondiale. Tout comme pour les PL, **les hypothèses de croissance se sont révélées trop optimistes et ainsi les trafics surestimés.**
 - Les écarts de trafics VL peuvent aussi s'expliquer par le fait que les itinéraires alternatifs via le réseau départemental, un réseau gratuit, pourrait être plus attractif que prévu dans la DUP.

Évolution de la sécurité routière avant et après la mise en service de l'A63

Méthodologie

Approche générale

Le dossier DUP n'établit qu'un diagnostic du caractère accidentogène de la RN10 et des mesures et travaux mis en œuvre pour réduire le nombre de tués.

Dès 1998, des travaux de mises aux normes autoroutières ont été engagés progressivement sur la RN10, l'axe historique devenu un axe autoroutier (suppression des accès directs sur l'ex RN10, construction de passages dénivelés, réaménagement d'échangeurs, création de nouvelles aires de repos...) permettant de réduire significativement le nombre d'accidents et de tués. Un dispositif expérimental de régulation de trafic poids lourds a également été mis en place (mesure d'interdiction de dépassement sur certaines sections) dès l'été 2003, pour rééquilibrer les conditions d'usage de la voie et réduire les risques d'accidents.

Compte-tenu de ce contexte, l'analyse de l'accidentologie dans ce présent dossier du bilan LOTI vise 3 objectifs :

- Confronter les effets attendus aux effets observés, en analysant l'accidentologie sur l'ex RN10 et sur l'A63,
- En lien avec les possibilités d'évitement des barrières de péage, comparer l'accidentologie sur l'A63 à celle sur les axes environnants l'A63. Les données collectées pourraient mettre en évidence une éventuelle dangerosité plus ou moins accrue des RD qui permettent l'accès à l'autoroute,
- Permettre d'estimer l'accidentologie qui aurait prévalu en l'absence de réalisation de l'A63 en appliquant les ratios d'accidentologie⁴ nationaux aux trafics modélisés du réseau ex-post sans réalisation du projet.

Sources de données

Les données d'accidentologie ont été collectées auprès des différents organismes :

- Pour les données nationales, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)
- Pour l'autoroute A63, la société Atlandes,
- Pour les axes départementaux environnants, les services compétents de la préfecture des Landes et du département de la Gironde.

Définition

Les analyses portent uniquement sur les accidents corporels, c'est-à-dire des accidents causant au moins une victime, quelle que soit la gravité. Sont donc exclus ici les accidents ne provoquant que des dégâts matériels.

En France, il est considéré comme :

- tué dans un accident de la route, une victime qui décède dans les trente jours à compter de la survenue de l'accident.
- blessé hospitalisé (BH) une victime dont l'état nécessite au moins 24 heures d'hospitalisation. Sinon, il s'agit d'un blessé non hospitalisé (BNH).

⁴ Nombres d'accidents (ou de victimes) rapportés à l'intensité du trafic

Pertinence statistique Les analyses de sécurité routière doivent être menées sous 2 conditions :

■ **Disposer des données sur des séries statistiques longues**

Conformément aux règles en la matière, les analyses de sécurité doivent être effectuées dans la mesure du possible sur des périodes de 5 années consécutives, voire des périodes de 3 ans si les données s'avèrent manquantes⁵. Une telle approche permet de « lisser » d'éventuels résultats annuels exceptionnels.

Avec une fin des travaux d'élargissement et de mise aux normes autoroutières de l'A63 Atlandes à novembre 2013 et une mise en service officielle à avril 2014 :

- La période d'analyse avant la mise en service correspond aux années 2008-2013, soit 5 années pleines, à condition que les données soient disponibles
 - sur le réseau national, les données sont disponibles 5 années pleines,
 - en revanche sur l'ex RN10, les données collectées ne concernent que deux périodes : une période ancienne 1995-2004 et une période plus récente 2011-2013, soit 3 années pleines.
- La période d'analyse après la mise en service est légèrement réduite. Elle correspond aux années 2014 à 2017, soit 4 années. La période d'analyse ex-post reste néanmoins tout à fait pertinente.

■ **Disposer de données statistiques comparables**

Les données de sécurité routière sont fortement corrélées aux données de trafics. Aussi, toute analyse de l'accidentologie sur des années et/ou des axes différents nécessite de s'affranchir de l'effet de trafic sur les indicateurs abordés (nombre d'accidents, de tués ...).

Pour cela, la notion de « taux d'accidentologie » est utilisée lors de la mise en perspective des indicateurs. Conventionnellement, les taux d'accidentologie s'expriment en nombre d'occurrences (accidents, tués...) pour 100 millions de véhicules-km.

⁵ D'après le SETRA, dans son rapport « *Élaboration des bilans ex post pour les projets routiers* » - décembre 2011, les règles de l'art en la matière admettent des périodes minimales de 3 ans

Prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP présente les conclusions de l'étude menée en 2005 par le CETE du Sud-Ouest sur l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremmes sur la période 1999-2003. Il ne fournit aucune indication sur les effets prévisibles de la mise à 2x3 voies de la RN10 en terme d'accidents et de gravité des accidents.

Le dossier DUP fait le constat suivant :

« L'analyse du niveau de risque de l'itinéraire montre un niveau de risque plus favorable que la totalité des autoroutes non concédées, utilisées comme référence. Cela signifie que le risque d'avoir un accident est bien plus faible que celui utilisé en référence. Par contre, lorsqu'un accident se produit, la gravité est particulièrement sévère. »

Il indique que l'aménagement de l'infrastructure contribuera à sécuriser de manière non négligeable les conditions de circulation sur l'ex RN10, sans précision particulière. Il présente dans son analyse typologique les éléments suivants :

- Une moyenne de 40 accidents par an malgré une baisse sensible sur l'année 2001,
- La période estivale est la plus accidentogène (mois de juillet et août),
- Les week-end ainsi que les vendredi et lundi sont les jours où l'on dénombre le plus d'accidents,
- La majorité des accidents se produit de jour, par temps normal et sur chaussée sèche,
- L'implication des catégories de véhicules montre que :
 - Les véhicules légers sont impliqués dans 78,7% des accidents et représentent 62,4% des véhicules impliqués,
 - Les véhicules lourds sont, pour leur part, impliqués dans 36% des accidents, et représentent 29,2% des véhicules impliqués,
- Les principaux conflits opposent les véhicules légers et les véhicules lourds, suivis par les véhicules légers entre eux puis les véhicules lourds entre eux. Par contre, les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule concernent principalement les véhicules légers et dans une moindre mesure les véhicules lourds.

Accidentologie observée

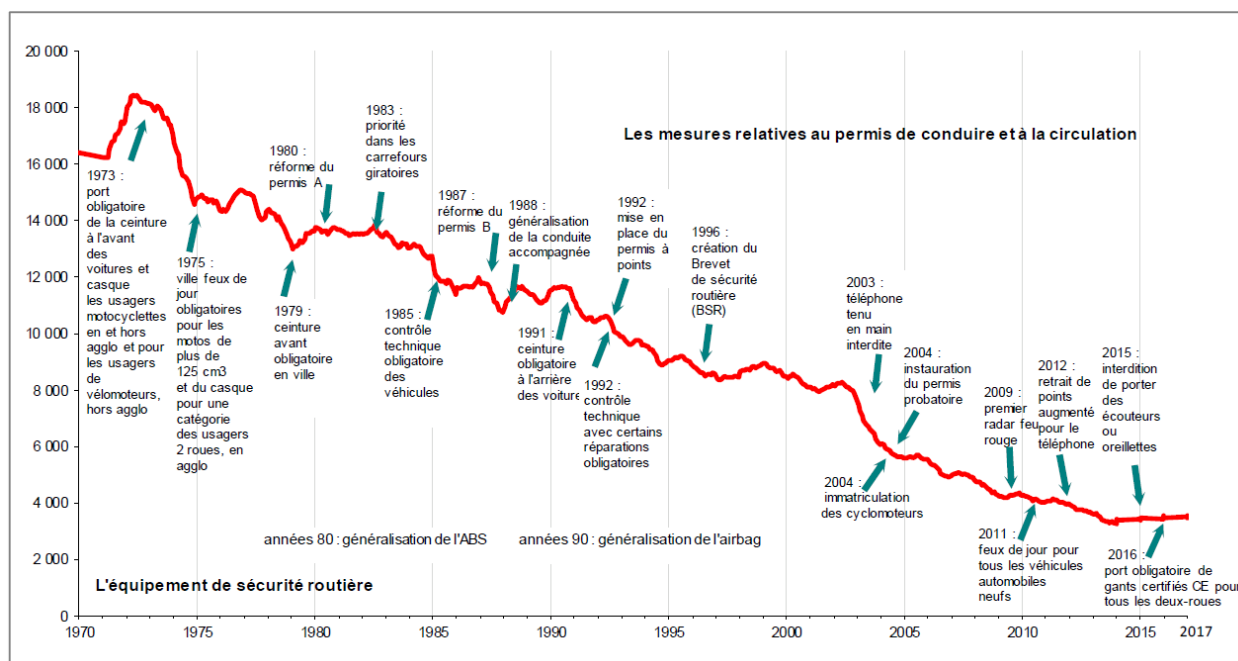
Contexte national

Ces dernières années, un nombre important de mesures et de lois sont venues renforcer la sécurité routière française.

Il s'avère nécessaire d'en rappeler les principales afin de ne pas attribuer toutes les évolutions observées sur A63 à la seule évolution du réseau et à fortiori au seul aménagement de l'A63.

Alors que la mortalité sur les routes en France (Métropole) diminuait depuis 2001, l'année 2014 présente une inversion de la tendance avec une hausse du nombre de tués sur les routes. Après deux ans de hausse, la mortalité routière se stabilise en 2016 avec + 0,46 % par rapport à 2015. La stabilisation de la mortalité routière observée en 2016 se confirme en 2017 avec - 0,8%% en métropole.

Figure 30 : Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et des mesures prises en matière de sécurité, entre 1970 et 2017 (en moyenne glissante sur 12 mois)



Source : ONISR

Figure 31 : Principales mesures gouvernementales visant à réduire l'accidentologie

Année	Date	Mesures
2016	1 ^{er} décembre	Expérimentation (départements 26, 59 et 51) d'un permis temporaire contre installation d'un éthylotest anti-démarrage, après une alcoolémie positive.
2015	1 ^{er} juillet	Expérimentation sur 2 ans de la VMA80 km/h sur 81 km de RN.
2015	24 juin	Décret abaissant au 1 ^{er} juillet le taux légal d'alcool à 0,2 g/l dans le sang pour les conducteurs en permis probatoire ou apprentissage, et portant interdiction à tous les conducteurs, cyclistes compris, de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son, sauf surdité.
2015	26 janvier	Plan d'action en 26 mesures du ministre de l'Intérieur pour combattre l'accidentalité routière.
2014	12 décembre	Premier radar « double face » en expérimentation dans le Rhône
2014	15 août	Loi relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales, Nouvelle obligation possible dans le cadre d'un sursis : s'inscrire et se présenter aux épreuves du permis de conduire, après leçons de conduite si nécessaire
2013	4 mars	Mise en service des premiers radars mobiles de nouvelle génération
2013	17 janvier	Décret modifiant certaines règles relatives au permis de conduire, prévoyant notamment une plus grande progressivité dans l'accès à la conduite des deux-roues motorisés en fonction de leur puissance
2012	1 ^{er} juillet	Installation progressive de bandes de rives sonores sur le réseau autoroutier pour lutter contre l'hypovigilance
2012	20 juin	Installation des premiers radars « vitesse moyenne »
2012	Mars	Installation des premiers radars « passage à niveau »
2012	3 janvier	Interdiction des avertisseurs de radars, Durcissement des sanctions contre l'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant, Sécurisation renforcée des chantiers routiers et de la bande d'arrêt d'urgence, Obligation d'installer des bandes d'alerte sonore sur les autoroutes pour lutter contre l'endormissement au volant
2011	15 mars	Promulgation de la Loppsi 2 qui prévoit le renforcement de la lutte contre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents de la route, Ces mesures concernent l'alcool, les stupéfiants, les grands excès de vitesse, la conduite sans permis, le trafic de points, les modalités de récupération de points,,,

Source : ONISR

Accidentologie sur l'ex RN10 et l'A63

Les analyses sur le corridor ex RN10 / A63 portent sur deux périodes : une période de 3 ans avant la mise en service de l'A63 et une période de 4 années pleines après sa mise en service.

Une réduction importante du nombre d'accidents corporels est observée depuis la mise en service de l'A63. 12 et 15 accidents corporels ont été dénombrés pendant la période de travaux, et moitié moins après la fin des travaux de mise à 2x3 voies de l'ex RN10.

Les données d'accidentologie montrent également une baisse importante du nombre de blessés. En terme de mortalité, peu d'écarts sont finalement observés sur cette courte période. Certaines années sont mauvaises (2013, 2015 et 2017) avec au moins 3 décès, d'autres sont meilleures (2014, 2016 et 2018, jusqu'en août).

Si le nombre d'accidents se réduit, la gravité n'évolue pas forcément à la baisse, probablement en lien avec l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules.

Figure 32 : Évolution du nombre d'accidents corporels sur l'axe RN10/A63

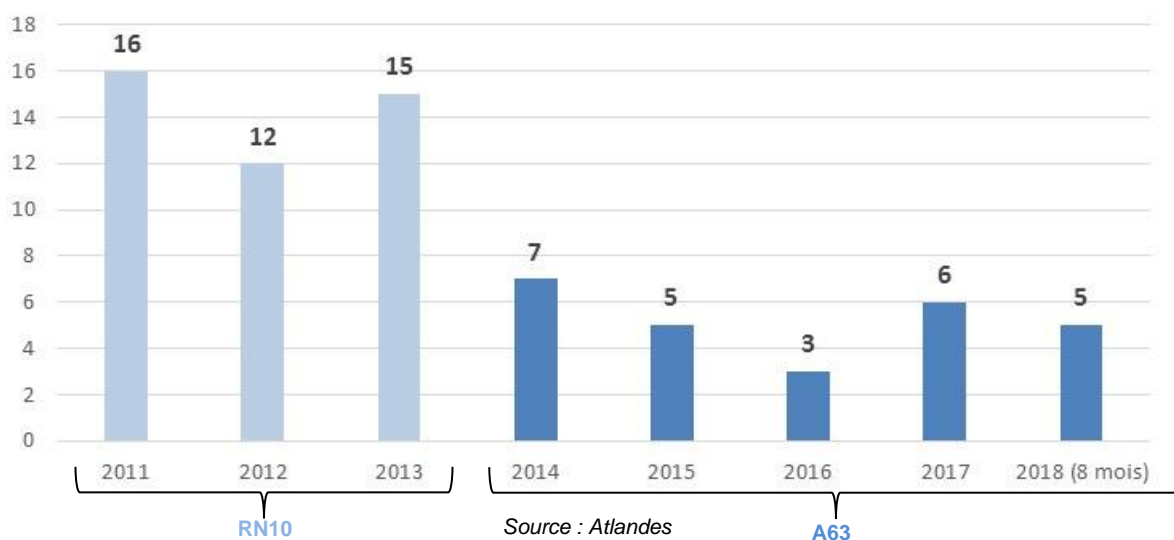
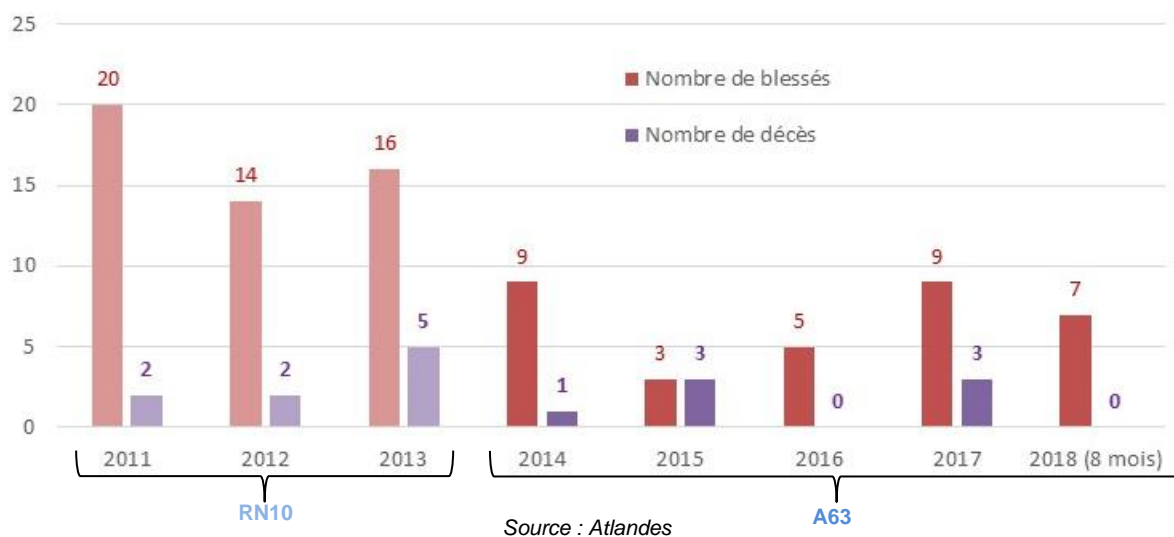


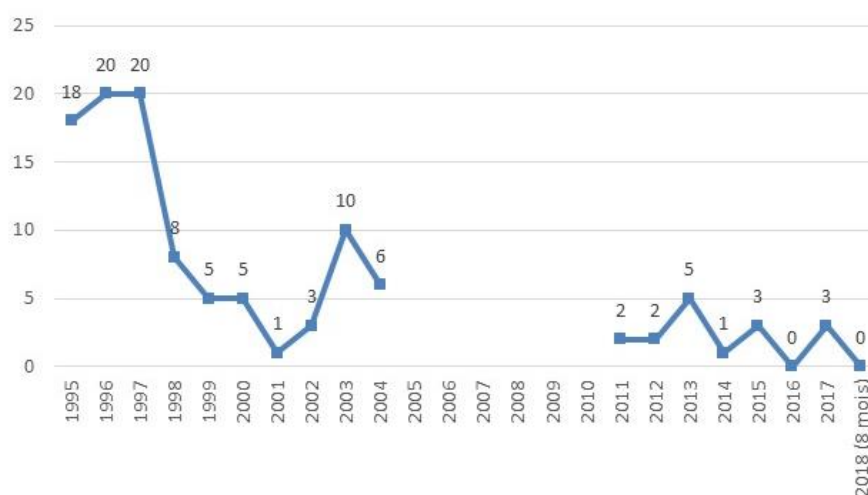
Figure 33 : Évolution de la gravité de l'accidentologie sur l'axe RN10/A63



Sur une plus longue période allant de 1995 à 2018, une forte tendance à la baisse du nombre de tués sur l'axe, notamment après son aménagement à 2x3 voies, confirme l'effet attendu présenté dans le dossier DUP : « *La réalisation de l'itinéraire à 2x3 voies offrira aux usagers de véhicules légers une voie supplémentaire pour une sécurité accrue, permettant d'envisager une réduction durable des accidents et de leur gravité.* »

Avant 1998, beaucoup d'accidents mortels (une vingtaine) avaient lieu sur la RN10. Suite aux accidents tragiques de 1997, le gouvernement a finalement décidé d'engager les premiers travaux de mise aux normes autoroutières de l'axe. Comme indiqué précédemment, des aménagements de sécurité ont ainsi été réalisés dès 1998 (suppression des accès directs sur l'A63, construction de passages dénivelés, réaménagement d'échangeurs) ayant un impact sur l'accidentologie dès 1998 (20 à 8 tués). L'année 2003 reste une mauvaise année, avec 10 tués. En 2004 et depuis 2011, le nombre de tués est inférieur à 6.

Figure 34 : Évolution du nombre de tués sur RN10 puis A63 (Atlandes)



Source : données DUP (1995 – 2004) et Atlandes (2011 – 2018)

Ces données, exprimées en valeurs absolues, ne permettent pas de comparer les risques encourus sur l'itinéraire routier (ex RN10) et sur l'itinéraire autoroutier (A63). Elles sont à rapprocher des données de trafic.

Pour neutraliser cet effet « trafic », et conformément aux pratiques usuelles en la matière, il est nécessaire de raisonner sur les taux d'accidentologie rapportés à l'intensité du trafic (exprimée en véhicules-km). Conventionnellement ces taux sont calculés pour 100 millions de véhicules-km (10^8 véhicules-km).

Le taux d'accidentologie sur l'axe a considérablement diminué depuis la mise en service de l'A63. Entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'A63, il est passé de plus de 1 accident pour 100 millions de véhicules-km parcourus à moins de 0,7.

La figure ci-après montre de cette évolution de l'accidentologie.

Figure 35 : Évolution du taux d'accidentologie sur A63

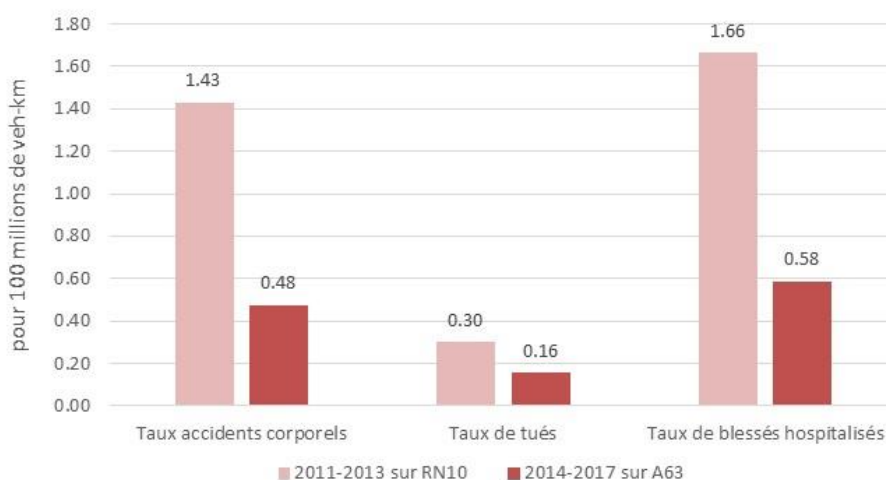


Source : Egis d'après les données d'Atlandes

Les indicateurs d'accidentologie présentés ci-après permettent de constater une amélioration de l'accidentologie sur l'axe entre les périodes d'avant et d'après la mise en service de l'A63 :

- La probabilité d'avoir un accident sur l'axe est 3 fois moins importante sur l'A63 que sur l'ex RN10,
- La probabilité d'y être tué est 2 fois moins importante,
- La probabilité d'y être gravement blessé et hospitalisé est 3 fois moins importante.

Figure 36 : Comparaison des indicateurs d'accidentologie sur l'axe – entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'A63

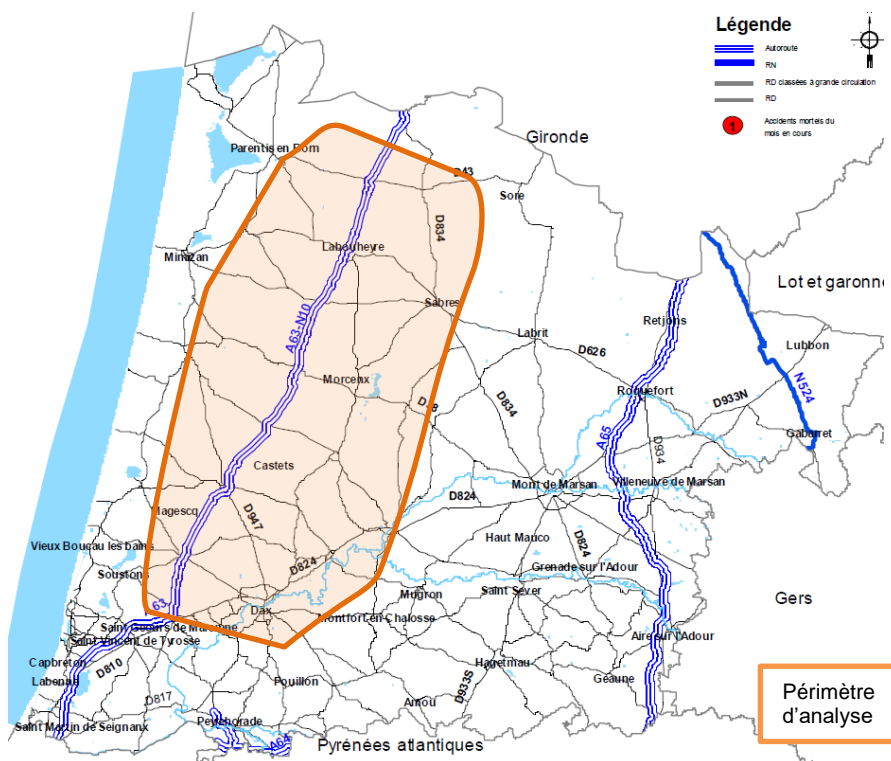


Source : Egis d'après les données d'Atlandes

Accidentologie sur les RD avoisinentes de l'A63 Atlantes

Les analyses ici sont réalisées sur le réseau départemental des Landes, puis centrées sur un périmètre autour du corridor ex RN10/A63. Deux périodes sont étudiées : une période de 3 ans avant la mise en service de l'A63 et une période de 4 années pleines après sa mise en service.

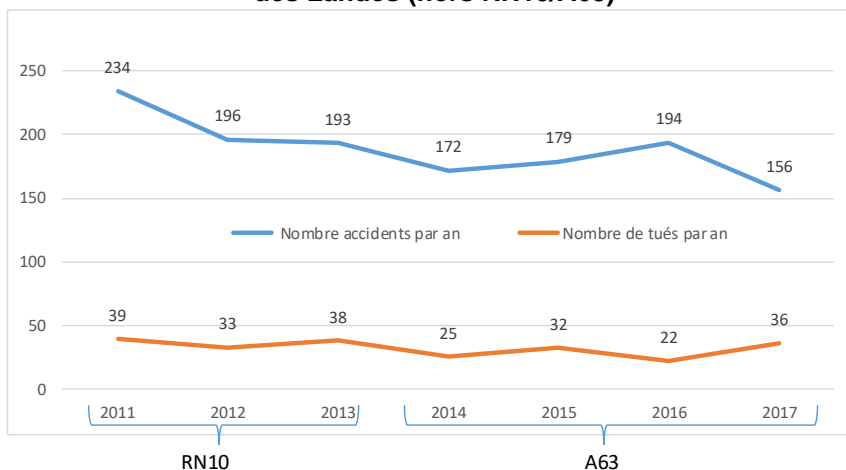
Figure 37 : Périmètre retenu pour l'analyse de l'accidentologie sur les RD avoisinantes de l'A63 Atlandes



Source : Préfecture des Landes – Pôle de sécurité routière

Globalement sur le réseau départemental dans les Landes (hors RN10/A63), l'accidentologie entre 2011 et 2017 montre une tendance à la baisse du nombre des accidents. Leur gravité a tendance à diminuer légèrement en cumul annuel entre la période avant et celle après la mise en service d'A63, avec deux années (2014 et 2016) où on observe une belle inflexion du nombre de tués sur les routes des Landes (25 tués en 2014 et 22 en 2016, contre plus de 30 les autres années).

Figure 38 : Évolution de l'accidentologie sur le réseau départemental des Landes (hors RN10/A63)

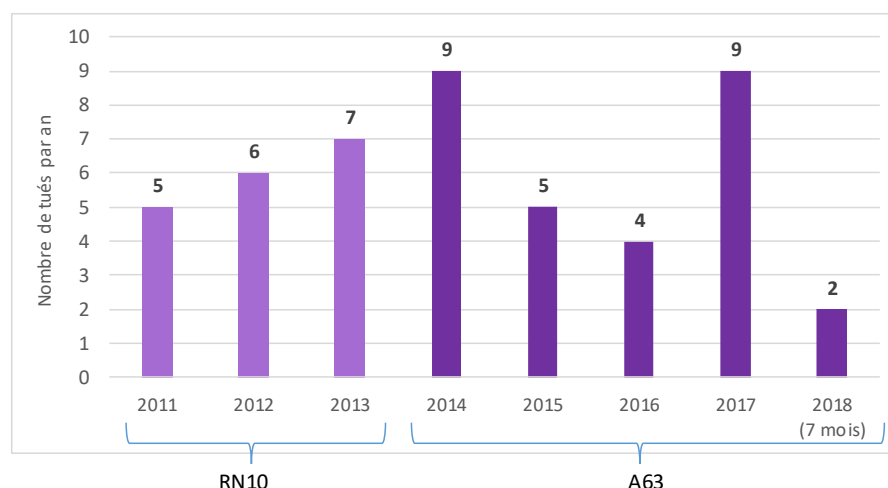


Source : Données d'accidentologie - Préfecture des Landes – Pôle de sécurité routière

Sur le périmètre autour du corridor ex RN10/A63, l'analyse du nombre des tués, hors autoroute A63, montrent des fluctuations annuelles importantes.

Une évolution constante du nombre de tués est observée jusqu'à l'année de mise en service. Après la mise en service de l'A63, le bilan est positif avec une diminution du nombre de tués (en moyenne 4 à 5 tués par an), à l'exception de l'année 2017 où on retrouve comme en 2014, un bilan fort négatif avec 9 tués.

Figure 39 : Évolution de la gravité de l'accidentologie sur les RD du périmètre d'analyse (hors RN10/A63)



Source : Données d'accidentologie - Préfecture des Landes – Pôle de sécurité routière

Parmi les routes où l'on dénombre le plus d'accidents dans le périmètre d'analyse, on trouve :

- **La RD834** : 4 tués entre 2011 et 2013, et 4 tués entre 2014 et 2017,
- **La RD947** : 2 tués entre 2011 et 2013, et 2 tués entre 2014 et 2017,
- **La RD824** : 1 tué entre 2011 et 2013, mais 3 tués entre 2014 et 2017.

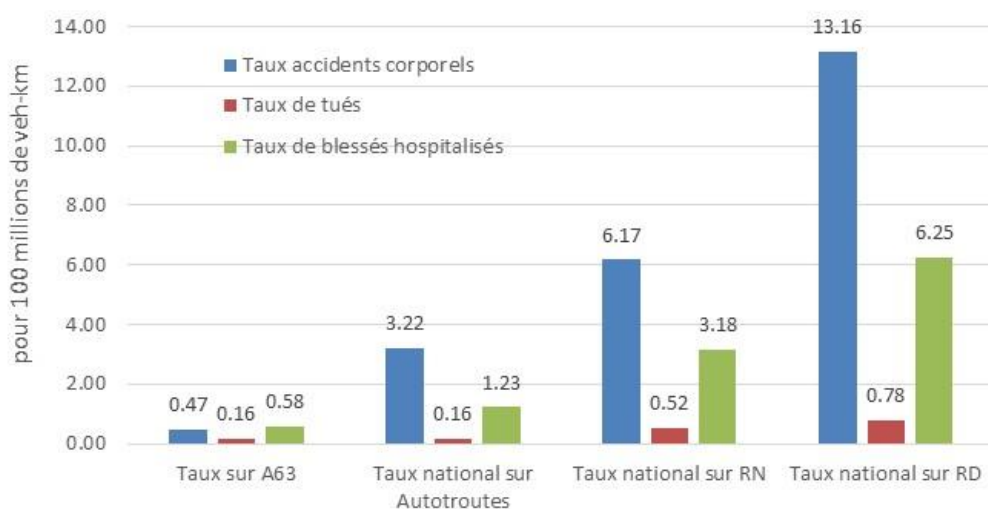
Si le nombre d'accidents se réduit globalement dans le département des Landes (y compris dans le périmètre d'analyse), on ne note pas de différence importante sur les axes principaux utilisés pour éviter les péages.

L'accidentologie sur l'A63 est comparée aux moyennes nationales sur la période allant de 2014 à 2017.

Sur la période, on fait les constats suivants :

- **L'A63 est nettement moins accidentogène que le reste du réseau autoroutier français. Son accidentologie engendre des conséquences aussi dramatiques** (0,16 tué pour 10^8 véh*km sur tout le réseau autoroutier). En revanche, le taux de blessés hospitalisés est beaucoup moins important que sur l'ensemble du réseau (0,16 pour 10^8 véh*km contre 1,2 sur tout le réseau autoroutier),
- **L'A63 est également moins accidentogène que l'ensemble du réseau routier (hors autoroutes). La gravité des accidents est moins importante que sur les routes nationales et départementales** (respectivement 5,5 et 11 fois moins).

Figure 40 : Comparaison de l'accidentologie sur l'A63 aux moyennes nationales sur la période 2014-2017



Source : Egis d'après les données d'Atlandes et d'ONISR

Gains apportés par la mise en service de l'A63

Méthodologie générale

L'opportunité de réaliser une 2x3 voies de l'A63 se mesure à travers une analyse des gains générés par le projet. Il s'agit ici de recenser et de quantifier les effets destinés à être valorisés dans l'évaluation socio-économique de la mise aux normes autoroutières, dans le but de montrer son intérêt pour la collectivité.

Les gains s'apprécient en comparant deux situations : une situation dite de référence où l'autoroute n'existe pas à une situation dite de projet où l'A63 est mise en service. Parmi les bénéfices apportés par la réalisation de l'A63, ceux qui peuvent être quantifiés puis valorisés dans l'évaluation socio-économique sont regroupés en 3 catégories :

- **Les gains de trafics** : il s'agit d'appréhender le potentiel de trafics en l'absence de l'autoroute (situation dite de référence) et de le comparer à la situation observée avec la mise en service de l'A63. Cela concerne à la fois :
 - Les véhicules (VL et PL) qui se sont reportés sur l'autoroute depuis d'autres axes,
 - Ceux qui ne se sont pas reportés sur l'autoroute, mais qui bénéficient de meilleures conditions de circulation grâce à la réduction du trafic sur les axes où ils circulent (du fait des reports vers l'autoroute).
- **Les gains de temps** : il s'agit de comparer les écarts entre les temps de parcours constatés après la réalisation de l'autoroute aux temps que l'on aurait constaté en l'absence de l'autoroute, avec les niveaux de trafics correspondants. Cela concerne à la fois :
 - L'ancienne RN10 devenue A63,
 - Le réseau secondaire, en raison des reports de trafics liés à la mise à péage de l'A63.
- **Les gains en accidentologie** (diminution attendue du nombre d'accident et de leur gravité) : sont en lien avec le niveau de trafics et le type de voirie emprunté. Cela concerne également :
 - L'ancienne RN10 devenue A63,
 - Le réseau secondaire.

Reconstitution de la situation de référence

Concernant l'analyse de la situation de référence (utilisation de l'axe historique sans mise en service de l'autoroute A63), les trafics et les temps de parcours ont été reconstitués à partir de la situation actuelle (2017) avec l'autoroute A63 en service.

La démarche était la suivante :

- Création d'un modèle local de trafic représentant la situation actuelle, en la calant avec :
 - Les TMJA observés en 2017
 - Et les temps de parcours actuels à l'aide des sites Google Maps pour les VL et Autoroutes pour les PL,
- Évaluation des fuites liées à la mise à péage de l'autoroute,
- Retrait de l'A63 et application des reports de trafics de l'A63 sur l'axe historique. Cette opération permet d'obtenir une situation de référence en 2017,
- Application des coefficients d'évolution des trafics afin de reconstituer la situation de référence en 2020, pour la comparer à celle du dossier DUP au même horizon, horizon 2020,
- Estimation des temps de parcours pour la situation de référence en 2020 (sans A63) avec le niveau des trafics sur l'axe historique,
- Évaluation de l'accidentologie à partir des trafics reconstitués en référence (sans A63).

Étape 1 - Modèle mis en place

Le modèle utilisé pour l'étude est un modèle simplifié d'affectation statique du trafic. Il simule le volume de trafic sur les tronçons qui composent le réseau.

Son périmètre est limité à l'axe A63 entre Le Muret et Saint-Geours-de-Mareme et aux axes parallèles et transversaux permettant de rejoindre l'A63 ou de l'éviter.

Le modèle est calé sur les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) de l'autoroute A63 et des routes départementales (RD) où les comptages permanents sont disponibles pour l'année 2017. Les figures ci-après synthétisent la charge actuelle des trafics VL et PL par section sur le secteur.

Les temps de parcours actuels sur l'autoroute ont été relevés sur la relation échangeur 15 – Saint-Geours-de-Mareme, dans chaque sens, à partir des sites suivants : Google Maps pour les VL et Autoroutes pour les PL à 4 es-sieux, avec un PTAC supérieur à 12 tonnes.

Les vitesses ont été paramétrées dans le modèle, afin de correspondre au mieux aux temps de parcours issus des données de Google Maps et Autoroutes :

- La vitesse moyenne (à vide) retenue sur A63 est de 110 km/h pour les VL et de 85 km/h pour les PL. Elle permet d'obtenir les temps présentés dans le tableau ci-dessous.
- Pour les RD modélisées, la vitesse varie entre 75 km/h et 60 km/h selon les axes pour les VL et de 60 à 50 km/h pour les PL.
- Sans aménagement, la vitesse moyenne (à vide) retenue sur l'ancienne RN10 est réduite à 100 km/h pour les VL et à 80 km/h pour les PL. Sur les RD modélisées, la vitesse est maintenue.

Le modèle de trafics permet ainsi d'estimer le nombre de véhicules-kilomètres et de véhicules-heures pour toutes les situations et aux différents horizons (actuel et futur, avec et sans A63).

Toutes ces données serviront à alimenter le calcul socio-économique du projet.

Figure 41 : Temps de parcours du modèle et comparaison avec les temps actuels (2018)

O	D	Itinéraire mesuré	Modèle			Google / Mappy		
			Longueur (km)	VL	PL	Longueur (km)	VL	PL
A63 nord (Ech. 23)	A63 Sud (St Geours)	via A63	119	1h06	1h25	121	1h06	1h32
Le Muret	Tartas	via A63 et D41 (Rion des Landes)	80	0h53	1h06	82	0h56	1h12
Le Muret	Tartas	via D834 et D14 (Luglon...)	72	1h05	1h20	71	1h07	1h17
Tartas	Saint Geours	via D824	43	0h29	0h35	42	0h28	0h34
Le Muret	Liposthey	via D834 et D43	21	0h18	0h22	20	0h19	0h21
Castets	Dax (D824)	via RD947	18	0h17	0h21	17	0h17	0h21

Source : Exploitation données modélisées, Google Maps et Autoroutes.fr

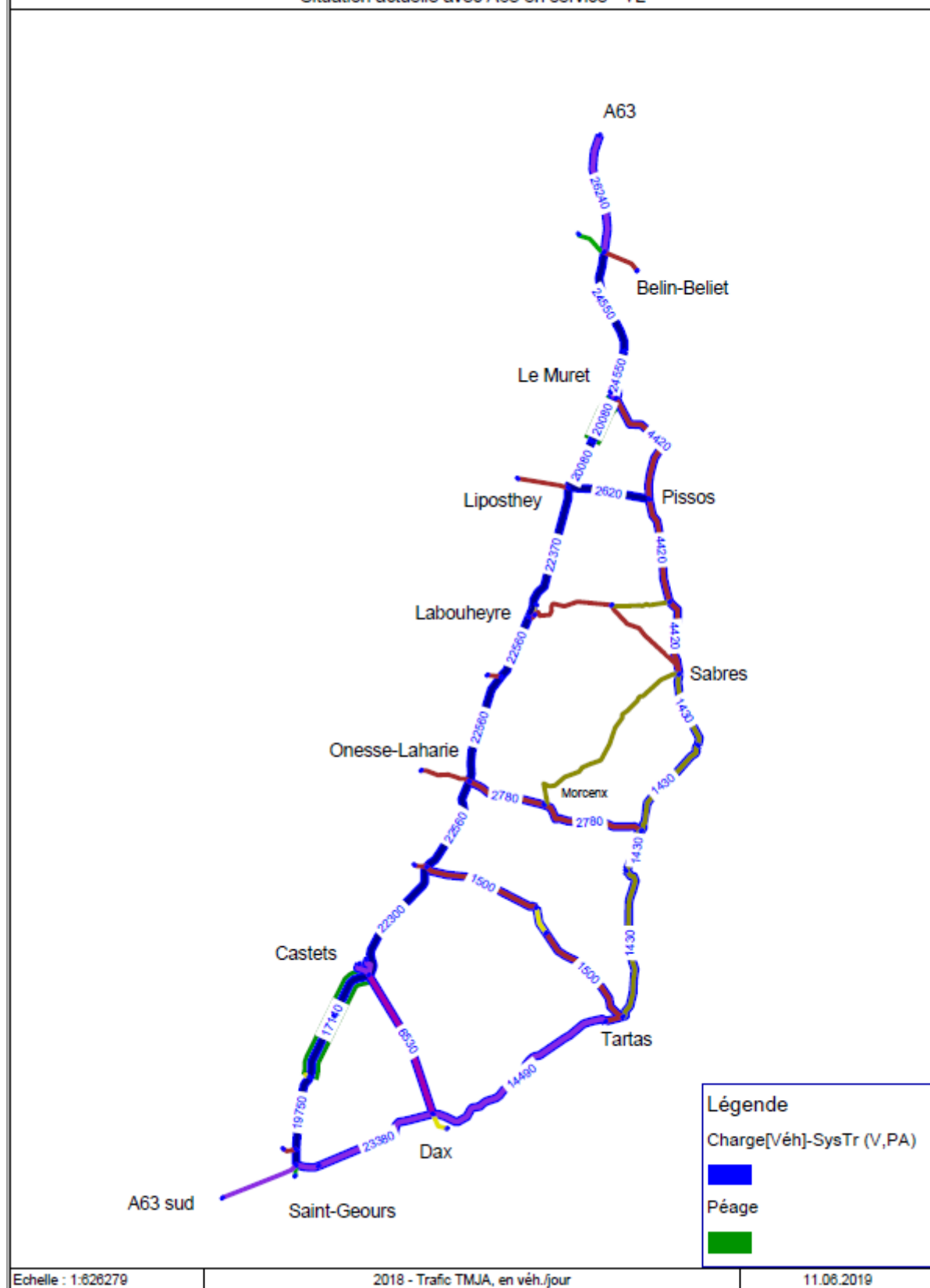


Figure 42 : Trafic moyen journalier annuel VL sur le réseau modélisé

Étape 2 - Évaluation des fuites

L'observation des trafics sur la zone d'étude (présentée dans les pages précédentes) met en avant la présence d'évitement des barrières de péage par les VL et dans une moindre mesure (à cause des interdictions PL) par les PL. Pour évaluer le niveau de fuites, la démarche était la suivante :

- **Détermination de la typologie des flux empruntant l'A63 Atlandes.** Par l'analyse des trafics observés sur l'A63 en section courante et aux bretelles de chaque diffuseur, l'exercice consistait à dissocier le trafic de fuite des autres usagers de l'A63, que sont: le trafic de transit, c'est-à-dire ceux qui traversent de bout en bout l'A63 Atlandes et le trafic local. Le trafic de fuite se décompose ensuite en 2 catégories : les véhicules qui évitent une des deux barrières de péage et ceux qui évitent les 2 en empruntant le réseau secondaire. Les différents types de flux sont représentés sur la figure ci-après.
- **Comparaison des évolutions de trafics entre 2 sections proches, avant et après la mise à péage,** soit sur deux périodes distinctes : 2007-2010 et 2014-2017. Cette analyse a permis de mettre en évidence un phénomène de shunt lié à la mise à péage de l'A63.
- **Identification des itinéraires potentiels de fuite, en confrontant les estimations des fuites aux évolutions observées sur le réseau secondaire.** L'analyse des données observées sur la zone d'étude a permis d'identifier les 4 principaux itinéraires :
 - Les véhicules évitant la barrière de péage (BPV) nord (en venant du nord), ils sortent au diffuseur 18 (Saugnac) et rentrent au 17 (Liposthey), voire au diffuseur 16 à Labouheyre (*itinéraires rouges de la figure 44 p.53*),
 - Ceux évitant la BPV sud (en venant du nord), ils sortent au diffuseur 12 (Castets) et empruntent la RD947 vers Dax puis la RD824 (*itinéraires rouges de la figure 44 p.53*),
 - Ceux évitant complètement l'autoroute A63 (en venant du nord), ils sortent au diffuseur 18 et empruntent la RD834, rejoignent Tartas par les RD, puis empruntent la RD824 vers Saint-Geours, ou bien en venant du sud, passent par la RD824, Dax et poursuivent vers Marmande et Périgueux (*itinéraires rouges de la figure 44 p.53*),
 - Enfin, les flux locaux qui évitent les barrières en empruntant la RD10E qui longe l'autoroute (itinéraire de substitution), ou bien reste sur les RD pour rejoindre un échangeur au-delà des barrières de péage. Avant la mise à péage de l'autoroute, ces flux locaux rejoignaient la RN10 via les RD (*itinéraires verts de la figure 45 p.53*). À présent, ils restent sur les RD locales et se reportent sur l'autoroute de part et d'autre des barrières de péage (*itinéraires rouges de la figure 45 p.53*).

Figure 44 : Typologie des flux longue distance et leur itinéraire probable d'évitement des barrières

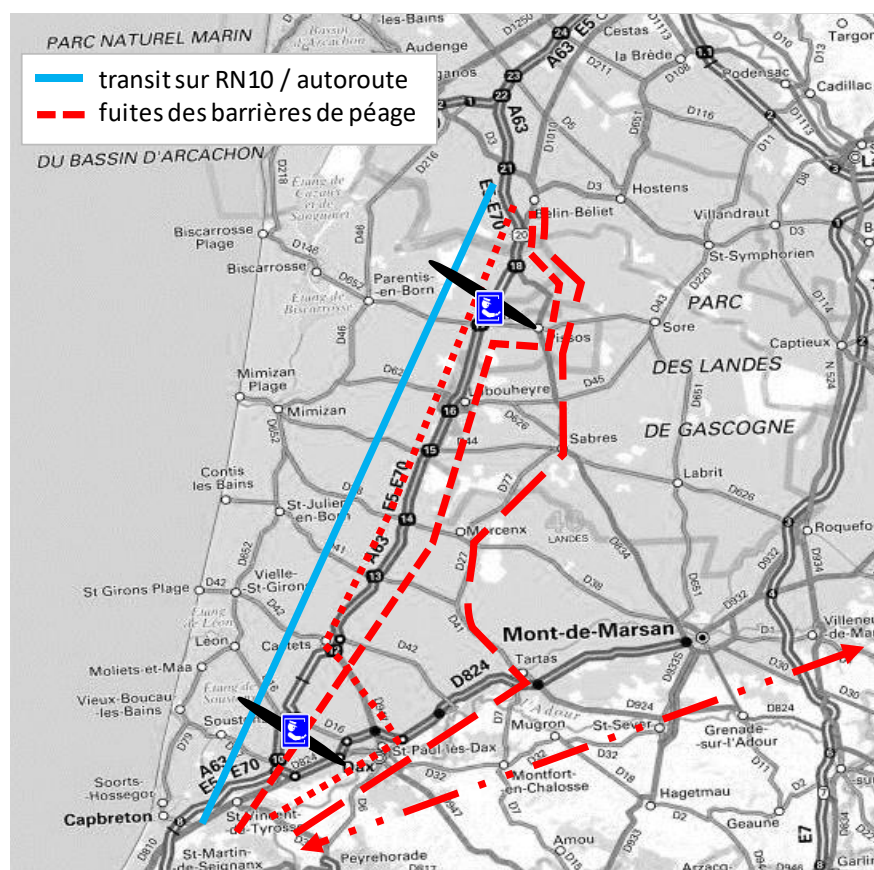
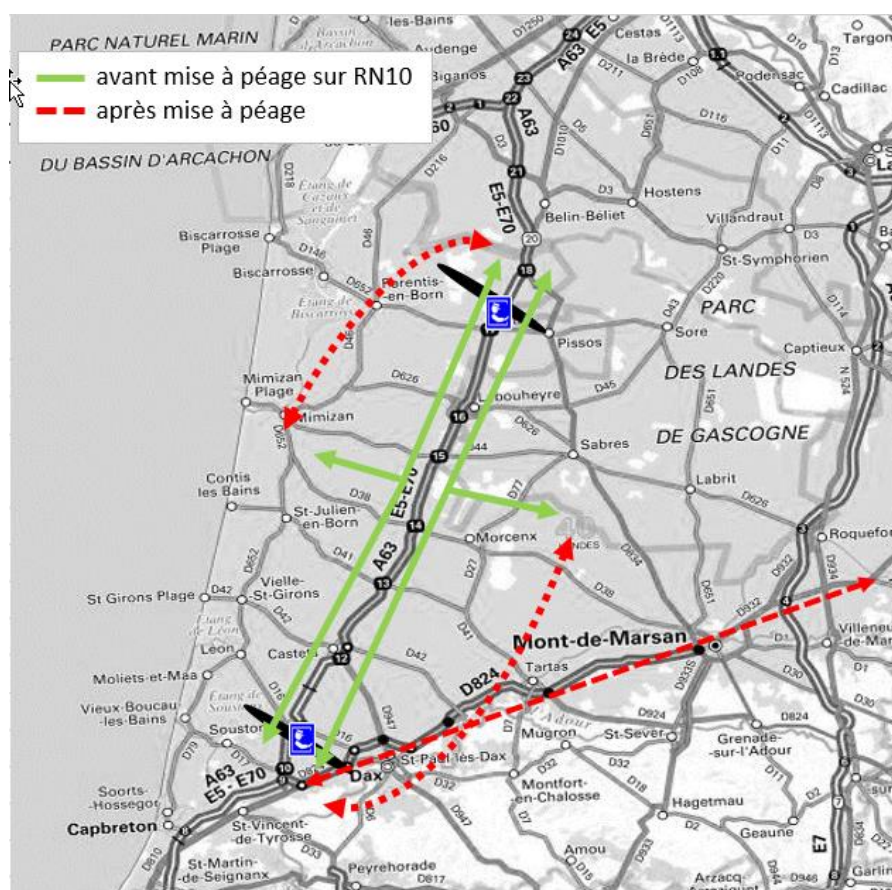


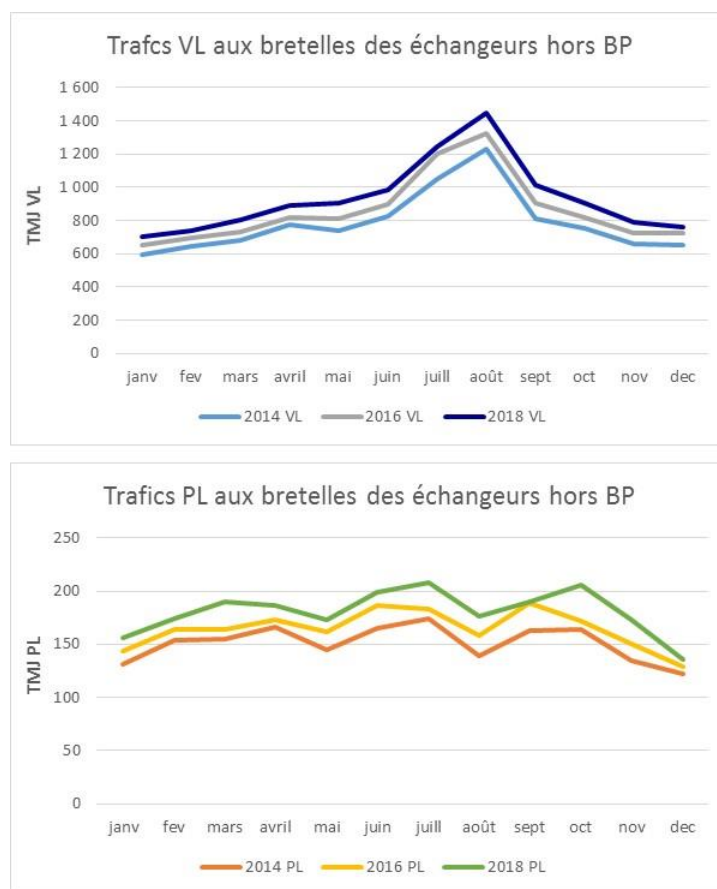
Figure 45 : Comparaison des itinéraires des flux locaux avant et après mise à péage (évitement des barrières de péage)



Quel est le poids du trafic local dans le trafic observé sur l'A63 Atlandes ? L'analyse des trafics en section courante et aux bretelles de chaque diffuseur entre 2014 et 2018 montre que les entrées / sorties des diffuseurs situés sur le tronçon central de l'A63 Atlandes entre Labouheyre et Lesperon (diffuseurs 16 à 13) représentent une part faible au regard du trafic moyen sur l'A63 Atlandes, de l'ordre de 4% pour les VL et de 2% pour les PL. Le trafic local est alors considéré négligeable dans la suite de l'analyse pour l'estimation du trafic de fuites.

Les trafics VL et PL alors modélisés sont considérés comme des trafics de longue distance. La plupart parcourt l'ensemble de l'itinéraire entre Le Muret et Saint-Geours-de-Maremne, soit des trajets supérieurs à 80km.

Figure 46 : Flux moyens aux bretelles des diffuseurs 13 à 16
(entre Labouheyre et Lesperon)



Au regard de ces différentes analyses préalables, **l'essentiel des flux observés sur la zone d'étude sont supposés réaliser des trajets supérieurs à 80km, parcourant l'ensemble de l'itinéraire entre Le Muret et Saint-Geours-de-Maremne.** Sont distingués et estimés **3 types de trafic de fuite** :

- **Les flux qui évitent la BP nord** ; la comparaison s'effectue entre :
 - La section A63 au sud de la Bif A660 Arcachon (source : données DIRA)
 - La section A63 Atlandes Saugnac - Muret BP Nord, située après la bifurcation RD834 et avant la barrière de péage (source : données ATLANDES)

A la mise en service de l'A65 en 2011, il faut déduire sur la période 2014-2017 les flux qui empruntaient la section A63 nord avant la bifurcation puis la RD834 pour rejoindre Mont-de-Marsan, car ils

se sont reportés sur l'A65. Dans l'avis du CGEDD sur le bilan LOTI de l'A65 reliant Langon à Lescar, le CEREMA a évalué ce flux à 750 véhicules. On suppose que ce report ne concerne que les VL.

On estime qu'environ 1 100 véhicules, dont près d'un tiers de PL évitent la barrière de péage.

TMJA moyens		A63 au sud de la Bif A660 Arcachon	N10 puis A63 (BPV Nord)	Delta	Correction reports vers A65	Fuites
VL						
avant péage	2007-2010	25 057	19 226	-5 831	-5 831	-761
après péage	2014-2017	25 759	19 917	-5 841	-6 591	
PL						
avant péage	2007-2010	10 160	8 467	-1 693	-1 693	-352
après péage	2014-2017	10 758	8 712	-2 045	-2 045	

■ **Les flux qui évitent la BP sud ; la comparaison s'effectue entre :**

- La section ASF Cap Breton – Saint-Geours (source : données data.gouv _ Fichier "TMJA 2007-2017 A63.xls")
- La section A63 Atlandes Magescq – Soustons, située avant la barrière de péage (source : données ATLANDES)

L'analyse de l'évolution des trafics sur le périmètre montre que la croissance observée est identique tant sur la section ASF que sur la RD824, ce qui signifie qu'elle doit être déduite de la comparaison entre les 2 sections.

On évalue qu'environ 2 400 véhicules dont 15% de PL évitent la barrière de péage Sud.

TMJA moyens		ASF Cap Breton-St Geours	N10 puis A63 (BPV Sud)	Delta	Correction croissance A63 ASF	Fuites
VL						
avant péage	2007-2010	20 619	18 479	-2 140	-2 140	-2 001
après péage	2014-2017	23 455	18 748	-4 707	-4 141	
PL						
avant péage	2007-2010	8 210	8 062	-149	-149	-354
après péage	2014-2017	8 589	8 066	-523	-502	

■ **Les flux qui évitent les 2 barrières de péage ; la comparaison s'effectue entre :**

- La section ASF Cap Breton – Saint-Geours (source : données data.gouv _ Fichier "TMJA 2007-2017 A63.xls")
- La section A63 Atlandes Cap de Pin - Onesse-Laharie, située entre les deux barrières de péage (source : données ATLANDES)

L'analyse de l'évolution des trafics sur le périmètre montre que la croissance observée est identique tant sur la section ASF que sur la RD824, ce qui signifie qu'elle doit être déduite de la comparaison entre les 2 sections.

On estime qu'environ 1 500 véhicules, dont une centaine de PL n'empruntent pas l'A63. Ils évitent les deux barrières de péage.

TMJA moyens		ASF Cap Breton-St Geours	N10 puis A63 (Cap de Pin-Onesse)	Delta	Correction croissance A63 ASF	Fuites
VL						
avant péage	2007-2010	20 619	20 279	-340	-340	-1 432
après péage	2014-2017	23 455	21 441	-2 014	-1 772	
PL						
avant péage	2007-2010	8 210	8 249	39	39	-111
après péage	2014-2017	8 589	8 514	-75	-72	

L'analyse comparative des flux dans le secteur d'étude sur les deux périodes avant et après la mise en place du péage sur l'A63 Atlandes évalue le trafic

de fuite entre 1 100 et 2 300 véhicules. Le tableau ci-après synthétise le niveau de fuite par type de flux évitant le péage et la catégorie de véhicule.

Figure 47 : Estimation des flux VL et PL évitant les barrières de péage
(en TMJA – sur période 2014-2017)

Fuite estimée	VL	PL	TV
BPV Nord	-760	-350	-1 110
Cap de Pin / Onesse	-1 430	-110	-1 540
BPV Sud	-2 000	-350	-2 350

Source : Exploitation données Atlandes pour A63 Atlandes, DIRA pour A63 Nord et data.gouv pour A63 ASF

Étape 3 - Trafics en référence

En l'absence de l'A63 et donc sans le péage, les flux évitant les barrières emprunteraient l'ancienne RN10, à 2x2 voies. Les trafics en situation de référence (sans A63) correspondent aux trafics observés sur l'A63 auxquels est ajouté le trafic de fuite qui circule sur le réseau secondaire pour éviter les péages.

À partir de l'analyse des comptages sur le secteur d'étude, deux matrices O/D simplifiées (VL, PL) ont été préparées et affectées sur les réseaux modélisés, en situation actuelle (avec A63) et en situation de référence (sans A63).

Les hypothèses de projection retenues pour les trafics de l'A63 aux horizons 2025 et 2040 sont les hypothèses recommandées par la circulaire du 20 octobre 1998⁶, circulaire en vigueur au moment de la constitution de la pièce F « évaluation économique et sociale » du dossier d'enquête publique de l'A63 Landes.

Figure 48 : Hypothèses de croissance annuelle des trafics selon la circulaire du 20 octobre 1998

TCAM	1995-2015	2015-2025	Au-delà de 2025
VL	2,50%	1,25%	0,00%
PL	1,50%	0,75%	0,00%

Source : Circulaire du 20 octobre 1998

Étape 4 - Temps de parcours en référence

Après avoir paramétré les vitesses dans le modèle afin de correspondre au mieux aux temps de parcours observés avec l'A63 et estimé les trafics en référence (sans A63), le modèle fournit des temps de parcours en situation dégradée (sans A63) associés au niveau des trafics estimés sur l'axe historique.

⁶ La circulaire du 20 octobre 1998 est la circulaire en vigueur au moment de la constitution du dossier d'enquête publique. Elle décrit les méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne

Étape 5 - Accidentologie en référence

L'estimation du nombre global d'accidents et de victimes évités grâce à l'autoroute A63 nécessite la reconstitution d'une situation de référence (sans réalisation de l'autoroute A63) sur le corridor.

La démarche est la suivante :

- Appliquer les taux d'accidentologie moyens observés sur les routes nationales sur la période 2014-2017 au trafic en situation de référence (sans A63), afin d'obtenir le bilan de l'accidentologie en situation de référence,
- Confronter les résultats au bilan observé sur l'A63, sur la même période.

Prévisions du dossier DUP

Traffics Le dossier DUP présente les trafics moyens journaliers annuels aux horizons 2025 et 2040 pour la situation avec l'autoroute A63. Il ne comporte aucune information concernant les prévisions en situation de référence, c'est-à-dire sur l'axe historique - en l'absence d'aménagement de l'A63.

Le tableau ci-après indique le détail des trafics par grandes sections d'A63 estimés dans le dossier DUP.

Figure 49 : Trafics par section sur A63 estimés dans le dossier DUP en 2025 et 2040

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	2003	Trafics DUP 2025		Trafics DUP 2040	
				sans A63	avec A63	sans A63	avec A63
SALLES - BELIN - BELIET	LUGOS	VL	20 420	non renseigné dans le dossier DUP	33 640	non renseigné dans le dossier DUP	42 628
		PL	6 953		13 874		18 619
		TV	27 373		47 514		61 247
		%PL	25.40%		29.20%		30.40%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	19 413	non renseigné dans le dossier DUP	32 419	non renseigné dans le dossier DUP	41 249
		PL	6 610		13 370		18 017
		TV	26 023		45 789		59 266
		%PL	32.20%		36.50%		37.80%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	17 422	non renseigné dans le dossier DUP	29 083	non renseigné dans le dossier DUP	36 999
		PL	5 932		11 994		16 161
		TV	23 354		41 077		53 160
		%PL	32.00%		36.30%		37.60%

Source : exploitation données du dossier DUP

Temps de parcours

La DUP fournit les temps de parcours observés pour 2003 et estimés pour l'horizon 2020 (en situation de référence sans aménagement de l'A63, et en situation de projet, avec A63 mise à 2x3 voies).

Les temps du dossier DUP correspondent au parcours effectué entre la rocade de Bordeaux (Ech. 15) et Saint-Geours-de-Maremne (140 km), en distinguant le sens :

- Liaison Nord-Sud
- Liaison Sud-Nord

Les prévisions concernant les temps de parcours résultaient du modèle mis en place pour l'heure de pointe (la plus chargée) en jour ouvrable hors saison permettant ainsi d'obtenir l'impact le plus important lié à l'aménagement à 2x3 voies. Ils sont donnés par sens et par catégorie de véhicules.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des gains de temps prévus dans le dossier DUP.

Figure 50 : Temps de parcours estimés lors de la DUP

Sens	Type de véhicules	Temps prévus dans la DUP			
		2003	2020 sans A63	2020 avec A63	Gains prévus
Nord-Sud	VL	1h38	1h48	1h23	25
	PL	1h58	2h06	1h54	12
Sud-Nord	VL	1h30	1h40	1h21	19
	PL	1h56	1h59	1h53	6

Source : Exploitation données DUP

Accidentologie Le dossier DUP ne donne aucune indication sur les effets apportés de la mise à 2x3 voies en terme d'accidents et gravité des accidents.

Il fait simplement le constat que l'aménagement de l'infrastructure contribuera à sécuriser de manière non négligeable les conditions de circulation sur l'ex RN10, sans précision particulière.

Comparaison entre les gains prévus dans la DUP et ceux observés

Gains de trafics Le dossier DUP de l'autoroute A63 présente les trafics en 2003 et les prévisions de trafic aux horizons 2025 et 2040. Pour mémoire, les prévisions ont été réalisées au moyen d'une modélisation dynamique, qui prenait en compte l'hypothèse dite « Becker », volontariste et très favorable au report modal pour les marchandises.

Ces prévisions de trafics issues du dossier DUP sont comparées aux flux observés en 2014 et 2017 et aux projections de ces flux réels **par l'application des taux de croissance préconisés :**

- **D'une part dans la Circulaire du 20 octobre 1998**, l'instruction en vigueur au moment de la rédaction du dossier DUP (octobre 2006) – cette variante correspond au **scénario central** pour l'évaluation socio-économique du projet A63

Figure 51 : Hypothèses de croissance annuelle (veh-km) selon la circulaire du 20 octobre 1998

TCAM	1995-2015	2015-2025	Au-delà de 2025
VL	2,50%	1,25%	0,00%
PL	1,50%	0,75%	0,00%

Source : Circulaire du 20 octobre 1998

- **Et d'autre part dans l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014**, sa déclinaison technique dans la note du 27 juin 2014 de la DGITM et les fiches outils associées (dernière version datant du 03 mai 2019) - cette variante est **testée sensibilité** pour l'évaluation socio-économique du projet A63

Les projections de la demande de transport proviennent des scénarios élaborés dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) 2019. Ces projections sont déclinées en deux scénarios :

- **Un scénario AMS** (avec mesures supplémentaires), qualifié de volontariste, dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les

consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres.

- Un scénario AME (avec mesures existantes), qualifié de tendanciel, s'inscrit dans la continuité des évolutions passées du secteur des transports. Il a été prolongé après 2050 pour aboutir à l'atteinte de la neutralité carbone en 2070. C'est le scénario retenu pour les calculs de comparaisons présentés dans la suite du document.

Le scénario AME, le scénario tendanciel, est retenu pour la comparaison avec les résultats de la DUP.

Figure 52 : Hypothèses de croissance annuelle (veh-km) selon la circulaire du 16 juin 2014 et des fiches outils associées

Scénario central (Scénario AME du SNBC)	TCAM 2015-2070 (veh.km)
VP longue distance (>100km)	0,9%
VP courte distance (<100km)	0,5%
VP moyenne (avec 80% OD longue)	0,82%
Marchandises	1,50%

Afin de confronter les trafics sur une même période, les trafics 2014 et 2017 de la DUP sont reconstitués, en réalisant une interpolation des trafics DUP entre 2003 et 2025. Les taux de croissance sont alors déduits des prévisions de trafics issues du dossier DUP pour être ensuite comparés à ceux préconisés dans les instructions gouvernementales : d'une part la circulaire du 20 octobre 1998 en vigueur au moment de la rédaction du dossier DUP (octobre 2006), et d'autre part celle de 2014 (scénario AME).

Des écarts sont observés. **Les taux appliqués dans le dossier DUP sont globalement plus élevés que les taux proposés dans les circulaires ainsi que les évolutions observées**, comme le montre les graphiques ci-après :

La croissance est même plus forte pour les PL que pour les VL (3,2% contre 2,3%).

- Alors que les taux préconisés dans la circulaire 1998 décroissent progressivement pour atteindre une croissance nulle à partir de 2025, les taux retenus pour les prévisions du dossier DUP sont maintenus constants jusqu'en 2025 puis diminuent sur la période 2025-2040 pour être à 1,6% pour les VL et 2% pour les PL.
- Tandis que l'Instruction Cadre 2014 prévoit des taux VL encore plus bas que ceux de la circulaire 1998, en lien avec les hypothèses récentes de projections de la demande de transport provenant des scénarios élaborés dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone 2019⁷. Pour les PL, le taux de croissance de 1,5% est maintenu sur toute la période 2015-2070, sans inflexion.
- Les taux de croissance réels observés entre 2003 (RN10) et 2015 (A63), puis 2018 complètent les graphiques ci-dessous, montrant un fort décalage entre les taux préconisés et la croissance réelle observée, tant pour les VL que pour les PL. **Les taux de la DUP sont finalement les plus proches de la réalité pour la période récente 2015 – 2018**. Pour la période avant la mise en service 2003 – 2015, ils sont trop forts.

⁷ La stratégie nationale bas carbone (SNBC), instituée par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, définit la marche à suivre pour mener la transition écologique et solidaire de la France vers la neutralité carbone en 2050.

Figure 53 : Comparaison des hypothèses de croissance (TCAM) des trafics VL entre le dossier DUP, les instructions en vigueur (IC 98 et IC 2014 avec sc. AME 2019) et l'observé

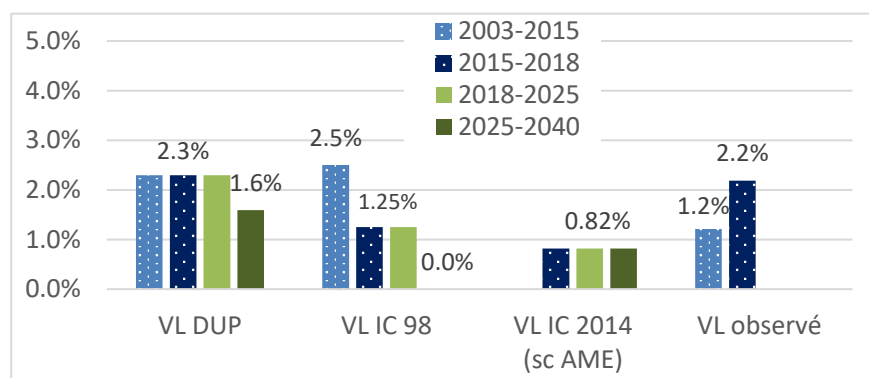
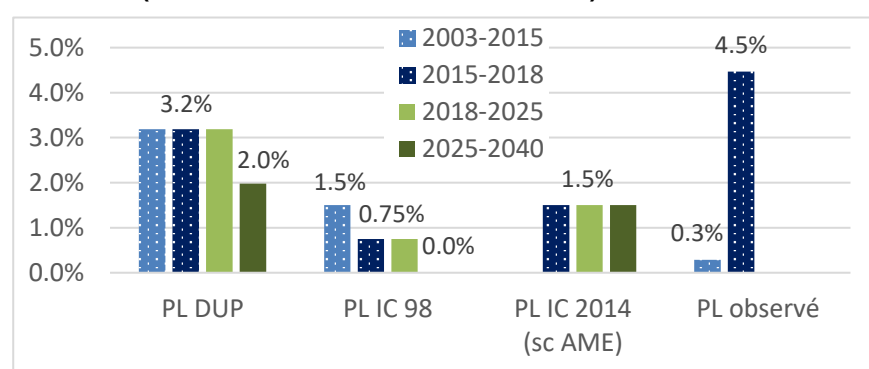


Figure 54 : Comparaison des hypothèses de croissance (TCAM) des trafics PL entre le dossier DUP, les instructions en vigueur (IC 98 et IC 2014 avec sc. AME 2019) et l'observé



De l'application de ces taux de croissance différenciés, l'analyse des trafics estimés lors de la DUP et ceux estimés après la mise en service de l'A63 en appliquant les taux de croissance préconisés par les circulaires gouvernementales montre des écarts importants, de l'ordre de 10% à 30% en moyenne en 2017 jusqu'à 30-50% à l'horizon 2040 pour les PL. Avec un taux d'évolution majoré de 2 points pour les hypothèses DUP par rapport à ceux proposés dans la circulaire, les écarts sont plus marqués pour les PL.

Les prévisions de trafics du dossier DUP sont surestimées par rapport aux trafics observés en 2014 et 2017. **Compte-tenu de la crise économique de 2008 qui a eu des répercussions jusqu'en 2012-2013, les hypothèses de croissance retenues se révèlent trop optimistes.**

Figure 55 : Comparaison des prévisions de trafic avec les trafics réels observés sur RN10 / A63

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	Prévisions DUP (ex ante)		TMJA observés		Ecart	
			TMJA DUP reconstitués		2014	2017	Diff. 2014	Diff. 2017
			2014	2017				
Salles - Belin-Beliet	Lugos	VL	26 210	28 060	22 445	24 549	-14%	-13%
		PL	9 820	10 790	8 519	9 404	-13%	-13%
		TV	36 030	38 850	30 964	33 952	-14%	-13%
Saugnac-et-Muret - BP Nord	Le Muret	VL	22 650	24 250	18 154	20 078	-20%	-17%
		PL	11 830	13 000	7 602	8 925	-36%	-31%
		TV	34 480	37 250	25 756	29 004	-25%	-22%
Magescq - Soustons	Magescq	VL	20 380	21 820	17 617	19 749	-14%	-9%
		PL	10 560	11 600	7 209	8 878	-32%	-23%
		TV	30 940	33 420	24 826	28 626	-20%	-14%

Source : Exploitation données DUP, TMJA observés pour 2014 et 2017

La comparaison des trafics estimés dans le dossier DUP à ceux estimés après la mise en service de l'A63 en appliquant les différentes hypothèses de croissance (celles préconisées par les instructions gouvernementales et celles retenues dans le dossier DUP) est présentée dans les tableaux ci-après.

De ces comparaisons, il ressort que :

- Les écarts continuent à se creuser, avec une hypothèse forte, la poursuite d'une croissance au-delà de 2025, contre des taux d'évolution moitié moindre voire nulle après 2025 avec l'Instruction Cadre 1998. Les récentes préconisations de la SNBC 2019 retiennent des hypothèses d'évolutions qui se rapprochent le plus de celles de la DUP (comparaison tableaux 56 et 57).
- Avec l'application des hypothèses de croissance retenues dans le dossier DUP sur les trafics observés 2017, qui sont plus faibles que ceux prévus par la DUP, les écarts obtenus en 2025 et 2040 sont du même ordre de grandeur que ceux pour les années 2014 et 2017 (comparaison tableaux 55 et 58).

Figure 56 : Comparaison des prévisions de trafics (ex post et ex ante), aux différents horizons selon hypothèses IC1998

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	Prévisions DUP (ex ante)		Prévisions après MeS (ex post) - selon IC98		Ecart ex post / ex ante	
			TMJA DUP 2025	TMJA DUP 2040	TMJA 2025	TMJA 2040	Diff 2025	Diff 2040
SALLES - BELIN-BELIET	LUGOS	VL	33 640	42 630	27 110	32 670	-19%	-23%
		PL	13 870	18 620	9 980	11 170	-28%	-40%
		TV	47 510	61 250	37 090	43 840	-22%	-28%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	29 080	36 860	22 180	26 720	-24%	-28%
		PL	16 710	22 400	9 480	10 600	-43%	-53%
		TV	45 790	59 260	31 660	37 320	-31%	-37%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	26 170	33 170	21 810	26 280	-17%	-21%
		PL	14 910	19 990	9 420	10 540	-37%	-47%
		TV	41 080	53 160	31 230	36 820	-24%	-31%

Source : Exploitation données DUP et Application des taux de croissance de l'IC98 sur les TMJA observés en 2017 pour l'ex-post

Figure 57 : Comparaison des prévisions de trafics (ex post et ex ante), aux différents horizons – selon hypothèses IC2014 (sc AME)

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	Prévisions DUP (ex ante)		Prévisions après MeS (ex post) - selon IC2014		Ecart ex post / ex ante	
			TMJA DUP 2025	TMJA DUP 2040	TMJA 2025	TMJA 2040	Diff 2025	Diff 2040
SALLES - BELIN-BELIET	LUGOS	VL	33 640	42 630	26 210	29 620	-22%	-31%
		PL	13 870	18 620	10 590	13 240	-24%	-29%
		TV	47 510	61 250	36 800	42 860	-23%	-30%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	29 080	36 860	21 430	24 230	-26%	-34%
		PL	16 710	22 400	10 050	12 570	-40%	-44%
		TV	45 790	59 260	31 480	36 800	-31%	-38%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	26 170	33 170	21 080	23 830	-19%	-28%
		PL	14 910	19 990	10 000	12 500	-33%	-37%
		TV	41 080	53 160	31 080	36 330	-24%	-32%

Source : Exploitation données DUP et Application des taux de croissance du scénario AME élaboré dans le cadre de la SNBC 2019 sur les TMJA observés en 2017 pour l'ex-post

Figure 58 : Comparaison des prévisions de trafics (ex post et ex ante), aux différents horizons selon hypothèses DUP (Becker)

Sections A63	Sections DUP	Catégorie	Prévisions DUP (ex ante)		Prévisions après MeS (ex post) - selon DUP		Ecart ex post / ex ante	
			TMJA DUP 2025	TMJA DUP 2040	TMJA 2025	TMJA 2040	Diff 2025	Diff 2040
SALLES - BELIN-BELLET	LUGOS	VL	33 640	42 630	29 430	37 300	-13%	-13%
		PL	13 870	18 620	12 090	16 220	-13%	-13%
		TV	47 510	61 250	41 520	53 520	-13%	-13%
SAUGNAC et MURET - BP NORD	LE MURET	VL	29 080	36 860	24 070	30 510	-17%	-17%
		PL	16 710	22 400	11 470	15 400	-31%	-31%
		TV	45 790	59 260	35 540	45 910	-22%	-23%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	26 170	33 170	23 680	30 010	-10%	-10%
		PL	14 910	19 990	11 410	15 320	-23%	-23%
		TV	41 080	53 160	35 090	45 330	-15%	-15%

Source : Exploitation données DUP et Application des taux de croissance de la DUP (hypothèses Necker) sur les TMJA observés en 2017 pour l'ex-post

Gains de temps

Comme le prévoyait la DUP, l'aménagement à 2x3 voies de l'A63 a permis d'améliorer le temps de parcours moyen des VL et des PL par rapport au temps de 2003.

Pour les VL, en période creuse, les temps de parcours sont légèrement meilleurs que ceux prévus par la DUP en situation de projet 2020 (avec A63 aménagée), avec des écarts de 8 et 5 minutes selon le sens. Par contre, en période de pointe (un mardi soir hors saison estivale), les temps de parcours 2020 VL sont très différents. Il faut 17 minutes de plus que la prévision de la DUP dans le sens Nord-Sud et de 29 min de plus dans le sens Sud-Nord pour parcourir l'itinéraire. À noter aussi qu'en période estivale (un samedi d'août), le temps de parcours VL peut atteindre 2h00 entre la rocade de bordeaux et Saint-Geours-de-Mareme.

Pour les PL, le temps de parcours actuel est également meilleur de plusieurs minutes par rapport à la situation de projet. L'impact trafic fournit par Autoroutes.fr est estimé à 8 minutes dans le sens Nord vers Sud et 9 min dans l'autre sens. En période chargée, le temps de parcours actuel est moins bon que celui estimé (+4 et +6min selon le sens).

Dans les périodes chargées, les conditions de circulation sont principalement dégradées sur la partie nord de l'itinéraire, entre la rocade de Bordeaux et la bifurcation vers Arcachon (A660).

Ce tronçon reste le seul à 2x2 voies depuis la concession à Atlandes de la traversée des Landes, alors qu'il s'agit des kilomètres les plus chargés de l'itinéraire. Ce tronçon devrait être élargi probablement via une nouvelle concession.

Figure 59 : Temps de parcours DUP et comparaison avec les temps actuels (2018)

Sens	Type de véhicules	Temps prévus dans la DUP				Temps observés en 2018 (période creuse)		Temps observés en 2018 (période pointe)	
		2003	2020 sans A63	2020 avec A63	Gains prévus	2018 avec A63	Ecart avec la DUP	2018 avec A63	Ecart avec la DUP
Nord-Sud	VL	1h38	1h48	1h23	25	1h15	-8	1h40	17
	PL	1h58	2h06	1h54	12	1h50	-4	1h58	4
Sud-Nord	VL	1h30	1h40	1h21	19	1h16	-5	1h50	29
	PL	1h56	1h59	1h53	6	1h50	-3	1h59	6

Source : Exploitation données DUP, Google Maps et Autoroutes.fr

Gains en sécurité Le dossier DUP ne donne aucune information sur la décomposition des avantages annuels apportés par l'A63 (nombre d'accidents évités, de tués évités et de blessés évités). La comparaison entre les effets ex-ante et ex-post ne peut donc être menée.

Les modifications apportées par l'A63 en termes de sécurité sont ici estimées par comparaison entre la situation de projet (avec A63) et la situation de référence (sans A63), en considérant sur la période 2014-2017 :

- Le trafic observé sur l'A63, soit 10,7 millions de véhicules-km en moyenne,
- Le trafic en référence (sans l'A63), reconstitué grâce au modèle de trafic, soit 11,6 millions de véhicules-km en moyenne.

La mise en service de l'A63 a apporté une amélioration considérable en termes de sécurité. Sur la période 2014-2017, l'aménagement de l'infrastructure a permis de diminuer l'accidentologie :

- **Moins 78 accidents corporels**
- **Moins 5 personnes tuées**
- **Moins 36 blessés hospitalisés**

Figure 60 : Estimation des gains de sécurité ex-post sur la période 2014-2017

Période 2014-2017	Référence (sans A63)		Avec A63		Impact du projet
	Taux (pour 10 ⁸ veh-km) (*)	Nombre (moyenne période)	Taux (pour 10 ⁸ veh-km) (*)	Nombre (moyenne période)	
Accidents corporels	6.17	83	0.42	5	-78
Tués	0.52	7	0.14	2	-5
Blessés hospitalisés	3.18	43	0.52	7	-36

(*) Les taux d'accidentologie en référence sur l'ex RN10 sont ceux de la moyenne nationale des routes nationales sur la période 2014-2017 (source : ONISR)

Source : Egis d'après les données d'Atlandes et d'ONISR

Gains sur le bruit Sur un total de 1 369 habitations impactées par le projet sur le plan du bruit, la DUP estimait que la mise en place de protections acoustiques génèrerait un gain de l'ordre de 25 000 euros sur la valeur totale des biens immobiliers situés de part et d'autre de l'infrastructure.

Comme le prévoyait la DUP, la mise en place de mesures anti-bruit a permis de réduire les nuisances sonores. L'estimation des gains sur le bruit ex-post se révèle plus importante car les protections concernent un plus grand nombre d'habitations exposées au bruit avec des niveaux sonores inférieurs par rapport aux prévisions DUP.

Les gains sont **évalués à près de 40 000 euros au lieu de 25 000 euros dans la DUP.**

Figure 61 : Recensement des habitations impactées par le projet sur le plan du bruit

Nombre d'habitations exposées par classe dB(A)	Total	<50	50 à 55	55 à 60	60 à 65	65 à 70	>70
DUP - avant protection	1 369	0	184	589	407	131	58
Ex-post - avant protection	1 859	0	905	715	183	42	14
Ex-post - après protection	1 859	396	1 211	234	18	0	0

Source : DUP et données d'Atlandes

Autres modes de transports

Mode ferroviaire

Offre de transport ferroviaire

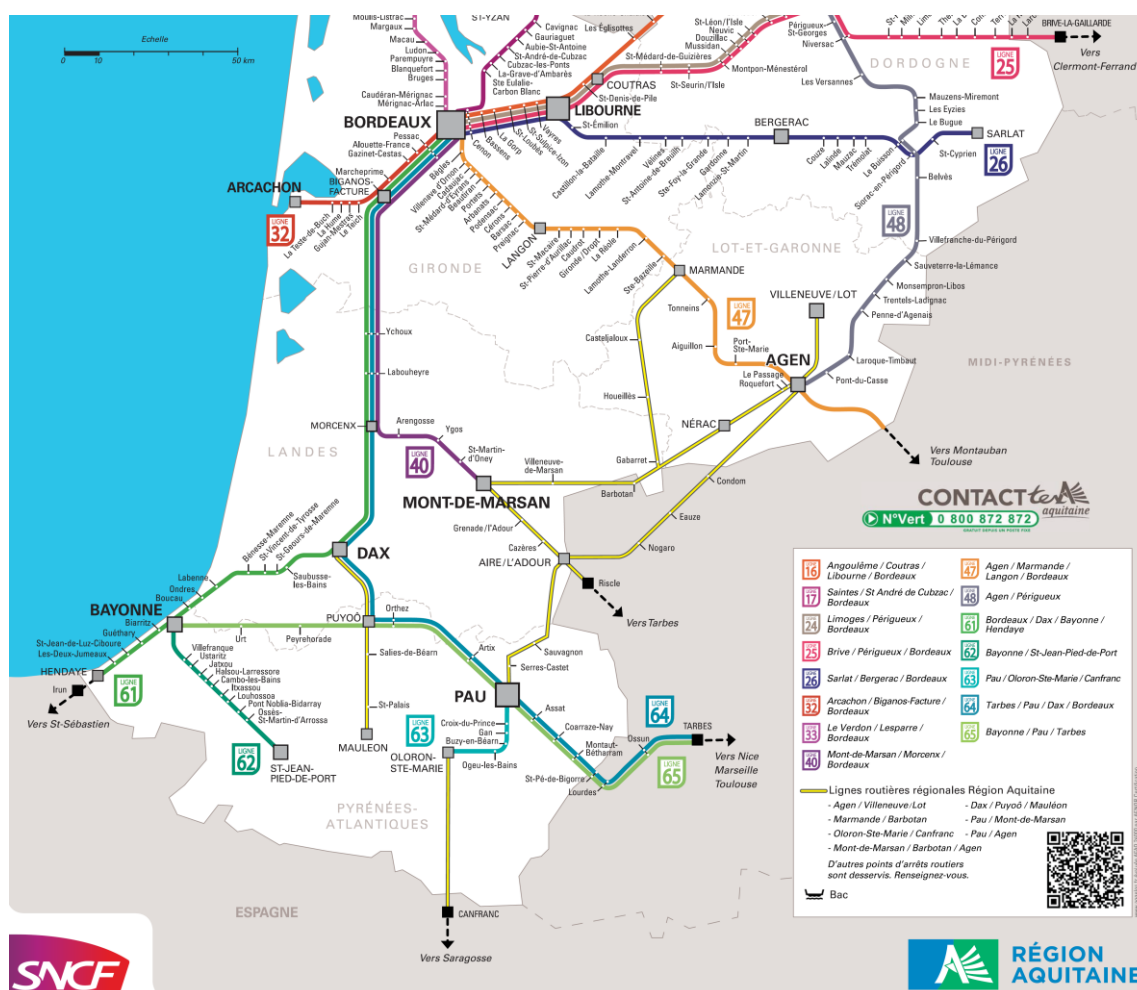
Offre actuelle Dans l'aire d'étude, les liaisons ferroviaires directes Nord-Sud sont nombreuses. En TGV ou en TER, les principales sont les suivantes :

- Bordeaux - Mont-de-Marsan,
- Bordeaux - Dax,
- Bordeaux - Bayonne/Hendaye,
- Bordeaux - Arcachon.

La LGV Sud Europe Atlantique (SEA), inaugurée le mardi 28 février 2017 et mise en service commerciale en juillet 2017, a modifié les grilles de dessertes de la région. Elle améliore le temps de trajet de Bordeaux-Paris (en 2h03).

La liaison Bordeaux – Arcachon, bien que située au nord de l'A63 Atlantes est prise en compte dans l'analyse, en raison des difficultés rencontrées au nord de la bifurcation A63/A660 jusqu'à la rocade de Bordeaux, en termes de charge de trafics et d'embouteillages pendant certaines périodes de la journée et de l'année (en été notamment).

Figure 62 : Carte du réseau TER en Aquitaine



Source : <http://www.ter.sncf.com/aquitaine/gares/carte-reseau-ter-aquitaine>

Le tableau qui suit présente l'offre sur les lignes retenues et indique les meilleurs temps de parcours observés avant et après la mise en service de la LGV SEA.

La mise en service de la LGV SEA offre de meilleurs temps de parcours et permet une homogénéisation des temps de parcours TGV sur la ligne Bordeaux – Hendaye.

Figure 63 : Offre ferroviaire sur les branches Aquitaine sud (trains directs)

	Missions	Avant SEA Horaires déc 2016 - juillet 2017		Après SEA Horaires déc 2018 - juillet 2019		Ecart de temps	
		Fréq JOB 2 sens	Meilleur temps de parcours (par sens)	Fréq JOB 2 sens	Meilleur temps de parcours (par sens)		
TER	Bordeaux <=> (Dax/Bayonne)/ Hendaye (L61*)	13	02:32 02:45	13	02:33 02:41	+1 min	-4 min
	Dax <=> (Bayonne)/ Hendaye (L61*)	13	01:29 01:38	12	01:25 01:32	-4 min	-6 min
	Bordeaux <=> (Dax/Pau)/ Tarbes (L64)	1	- 03:07	2	03:10 03:04		-3 min
	Bordeaux <=> Mont de Marsan (L40)	14	01:28 01:29	14	01:23 01:25	-5 min	-4 min
	Bordeaux <=> Arcachon (L32)	47	00:52 00:55	50	00:52 00:52	-	-3 min
TGV	Bordeaux <=> (Dax/Bayonne)/ Hendaye (L61*)	9	02:29 02:39	10	02:29 02:39		-
	Dax <=> (Bayonne)/ Hendaye (L61*)	2	- 01:26	0	- -		
	Bordeaux <=> (Dax/Pau)/ Tarbes (L64)	8	02:53 03:03	8	02:55 02:57	+2 min	-6 min

* Février 2017 - juillet 2017

Les projets d'évolution de l'offre

La région Nouvelle Aquitaine est concernée par le **Grand Projet Ferroviaire Sud-Ouest (GPSO)** prévoyant la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que l'amélioration des liaisons vers l'Espagne. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 2 juin 2016 (décret et annexes). Il s'inscrit dans les priorités nationales et européennes des transports. Il sera réalisé en deux phases :

- Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax dans une première phase
- puis Dax/Espagne

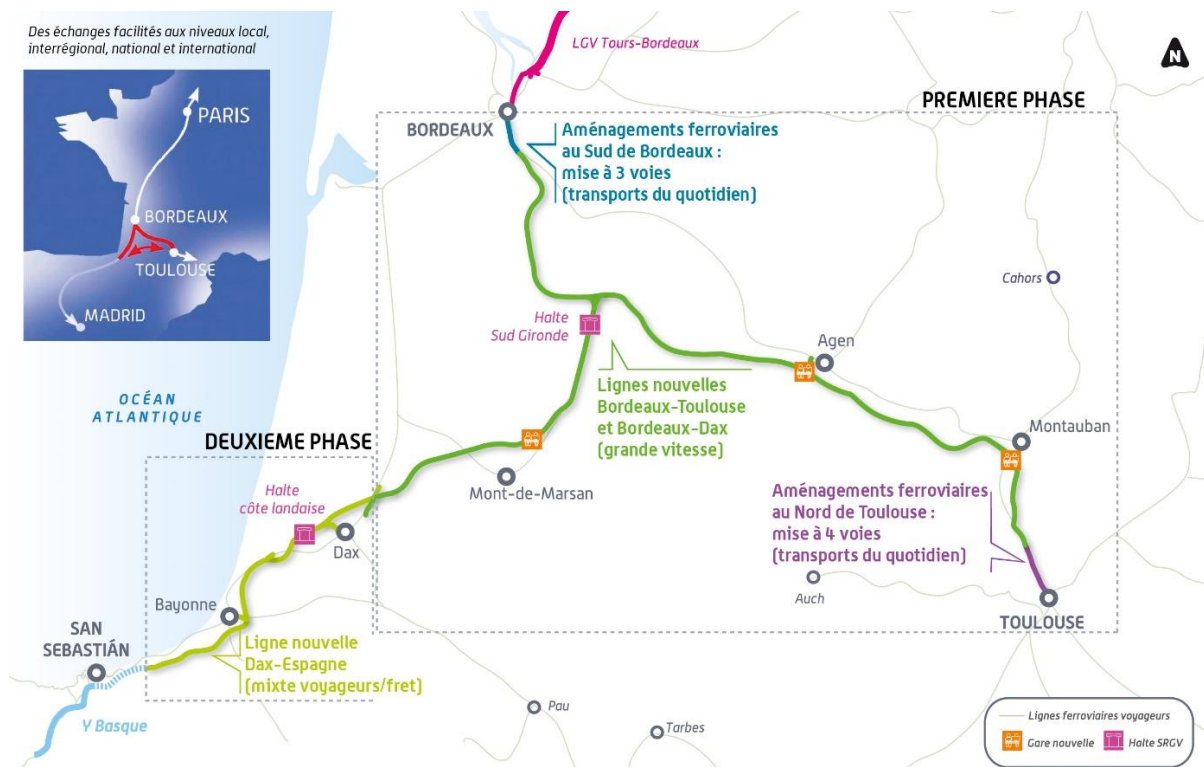
Le secteur de Mont-de-Marsan devrait ainsi accueillir une gare TGV à Luc-bardez-et-Bargues, à horizon 2025-2030, en lien avec ce projet.

Le projet GPSO a pour objectif : « une amélioration globale des services ferroviaires et un renforcement de leur part modale dans le Grand Sud-Ouest, aujourd'hui inférieure à la moyenne nationale. Il concerne aussi bien la mobilité longue distance que les transports du quotidien. ».

Le projet GPSO sera coordonné avec la **liaison internationale Vitoria-Dax** (Espagne – France).

L'Espagne développe ses propres projets afin de renforcer ses liaisons avec les pays voisins, et notamment la France. Elle vise surtout son intégration au Réseau Transeuropéen de Transport, qui concerne tout particulièrement pour notre aire d'étude, **l'axe ferroviaire à grande vitesse atlantique incluant la liaison Lisbonne/Porto-Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye-Dax-Bordeaux-Paris**.

Figure 64 : Localisation du projet GPSO



L'évolution de la fréquentation est examinée en analysant les différents comptages réalisés aux services d'hiver et d'été communiqués par la région Nouvelle-Aquitaine (données confidentielles).

■ Comptages octobre

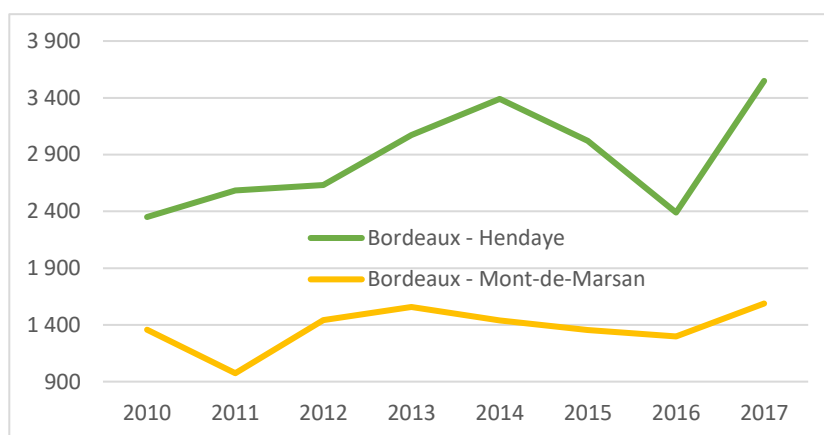
Les comptages réalisés depuis 2010 (mardis d'octobre) sur les axes TER montrent une fréquentation variable selon les années et l'axe observé.

Le nombre de voyageurs en montée (2 sens) de l'axe ligne Bordeaux - Mont-de-Marsan, en baisse depuis 2013, repart à la hausse en 2017.

Le nombre de voyageurs en montée (2 sens) sur l'axe Bordeaux – Hendaye enregistre des variations assez marquées selon les années. En 2017, suite à la mise en service de la ligne SEA, le trafic augmente assez fortement.

Comparativement, depuis 2011, la fréquentation des TER est stable en région Aquitaine, hormis une baisse en 2014.

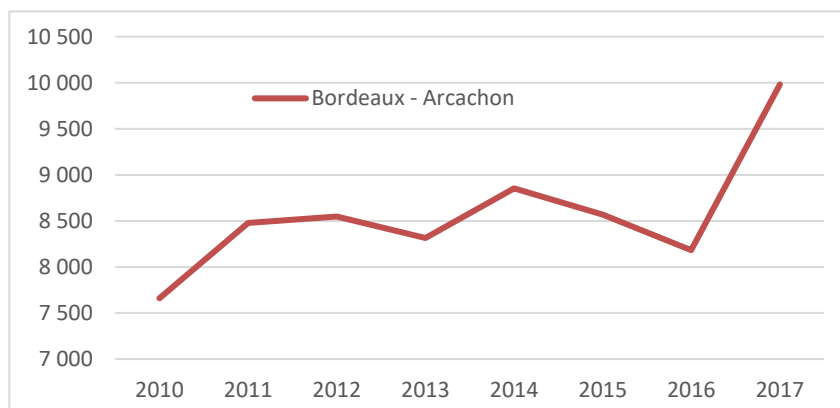
Figure 65 : Nombre de montées (mardis d'octobre) sur les axes Bordeaux – Mont-de-Marsan et Bordeaux – Hendaye (2 sens)



Source : Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs – Nouvelle Aquitaine

Le nombre de voyageurs en montée (2 sens) sur l'axe Bordeaux – Arcachon est beaucoup plus fort que sur les 2 lignes précédentes. Il fluctue entre 2011 et 2016, et enregistre une forte hausse en 2017 (nombre le plus élevé de la période), en lien avec l'arrivée de la ligne SEA.

Figure 66 : Nombre de montées (mardis d'octobre) sur l'axe Bordeaux – Arcachon (2 sens)



Source : Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs – Nouvelle Aquitaine

■ Comptages Été

Comparativement avec Octobre, les comptages de la période Été sont plus forts sur l'axe Bordeaux – Hendaye, montrant l'attrait touristique du sud de la région Nouvelle Aquitaine (chaque année depuis 2010). Par contre, ils sont moins élevés sur les 2 autres axes TER, qui transportent davantage de voyageurs domicile – Travail / Études.

Figure 67 : Flux de voyageurs : nombre de montées (octobre)

Axes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bordeaux - Arcachon	7 032	6 405	8 424	8 516	7 386	8 309	7 871	9 891
Bordeaux - Hendaye	2 803	3 306	3 128	3 811	4 198	3 619	3 408	4 372
Bordeaux - Mont-de-Marsan	1 013	1 049	1 069	1 350	1 106	1 255	1 176	1 348

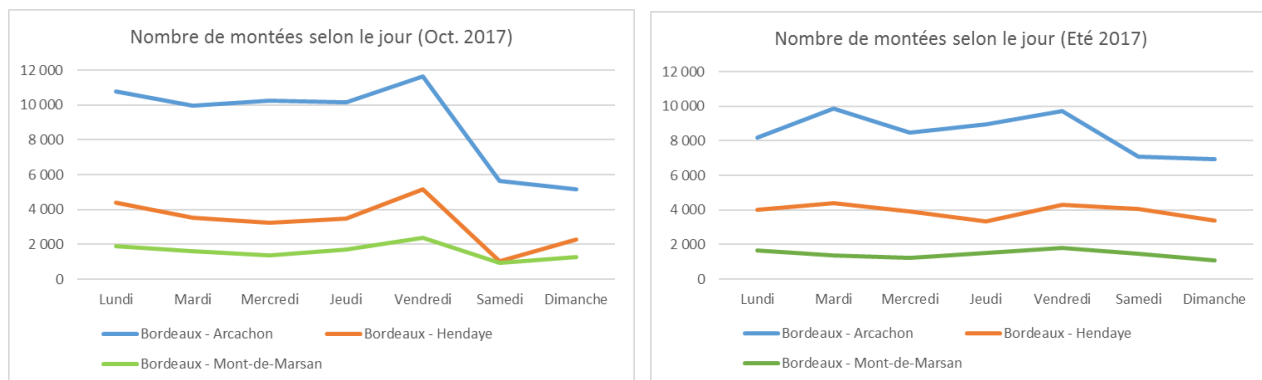
Source : Comptages SNCF - Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs - Nouvelle Aquitaine

■ Comptages Jour de semaine

Les schémas ci-dessous présentent des différences marquées selon la période observée :

- En octobre, les flux sont plus importants les jours ouvrés que les week-ends, avec une stabilité les mardi, mercredi et jeudi.
- En été, les écarts sont moins marqués entre jours ouvrés et week-end. Globalement, pour les 3 axes, les flux des jours ouvrés (lundi à vendredi) en période estivale sont inférieurs à ceux d'octobre, par contre, les flux sont plus forts les week-ends d'été (que ceux d'octobre).

Figure 68 : Flux de voyageurs : nombre de montées selon le jour de la semaine, en 2017



Source : Comptages SNCF - Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs - Nouvelle Aquitaine

Impact de l'A63 sur la fréquentation du réseau ferroviaire

Concernant le transport de voyageurs, on constate une baisse de fréquentation hors saison (octobre) sur les 3 lignes TER entre 2014 et 2016, suivi d'une forte hausse en 2017. Pour l'été, on observe une baisse entre 2015 et 2016 suivi également d'une forte hausse en 2017.

Les causes de la baisse sur la période 2014-2016 sont multiples :

- Le **développement du covoiturage** est la principale raison,
- La **libéralisation du transport par car** (offre directe Bordeaux <> Dax, ou <> Hendaye et Bayonne depuis fin 2013) est en concurrence avec

tous les segments de l'offre SNCF. Le développement des cars libéralisés permet d'accroître la concurrence avec le fer. L'impact se fait essentiellement sur la clientèle jeune.

- La **crise économique** en général, qui incite notamment les entreprises à favoriser la visio-conférence aux déplacements.

L'arrivée de la ligne SEA fait repartir à la hausse la fréquentation dès 2017 (hors saison et en été).

Une volonté politique de report vers le fer est affichée, notamment sur le corridor atlantique. De grands projets comme GPSO en France (qui concerne le fret et les voyageurs) sont à l'étude avec des mises en service à moyen et long terme.

Concernant le transport de marchandises, on observe aussi une volonté de développer le mode ferré.

En plus du GPSO, le Département des Landes soutient un projet d'aménagement d'une plateforme ferroviaire et de deux parcs d'activité embranchés de part et d'autre de la ligne Laluque-Tartas, situés sur le territoire des communes de Laluque et de Pontonx-sur-l'Adour, près de Tartas. Ce projet devrait voir le jour entre 2021 et 2023.

Pour le département des Landes, la mise en service de l'A63 conforte l'intérêt de cette plateforme. Situé sur un axe ferroviaire majeur du réseau transeuropéen de transports et à proximité des autoroutes A63 et A65, le hub ferroviaire bénéficierait de la présence de filières industrielles à flux massifs.

L'A63 ne concurrence pas réellement le fer. Elle constitue au contraire une offre complémentaire au fer.

Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés

Extrait de la DUP relatif à l'incidence de l'A63 sur le transport ferroviaire

Concernant le transport de voyageurs

« Quel que soit la situation concurrentielle entre les modes routiers et ferroviaires, l'enjeu sera désormais de rééquilibrer de façon significative les poids des différents modes de transports favorisant leur complémentarité. »

Concernant le transport de marchandises

« La politique des transports met l'accent sur la volonté de rééquilibrer de manière significative le transport de marchandises vers le mode ferroviaire et le cabotage maritime.

Ainsi à long terme, la concurrence entre le fer et la route sera fortement limitée des actions visant à diminuer le trafic PL sont mises en place. »

Conclusion Comme l'indiquait la DUP, la mise à 2x3 voies de l'A63 contribue au rééquilibrage des transports. L'A63 offre une meilleure desserte permettant de mieux accéder aux différents grands projets ferroviaires : GPSO, la LGV SEA et le projet de plateforme ferroviaire.

Mode aérien

Offre de transport aérien

L'A63 permet aux voyageurs de rejoindre les aéroports de Bordeaux-Mérignac au nord, et de Biarritz-Pays-Basque au sud (avant 2015, appelé aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne).

L'aéroport de Biarritz a accueilli 1,2 millions de passagers en 2017, ce qui constitue le record d'affluence annuelle pour l'aéroport depuis sa création. Il est le 19^{ème} aéroport français. Depuis 2011, l'aéroport accueille plus d'un million de voyageurs par an et contribue à la croissance économique du Pays basque (français et espagnol) et du sud des Landes. Sa fréquentation est largement supérieure à celle des aéroports situés aux alentours tels que l'aéroport de Pau-Pyrénées à 100 km et l'aéroport de Saint Sébastien à 25 km.

Il est desservi par 4 compagnies aériennes (hors saison estivale) pour 8 destinations. En saison, 7 compagnies aériennes supplémentaires le desservent (française et étrangères).

À une autre échelle, **l'aéroport de Bordeaux**, à la 8^{ème} place des aéroports français, a accueilli 6,2 millions de passagers en 2017. Il est desservi par 34 compagnies aériennes pour un total de 88 destinations, hors Aquitaine. Son trafic est en hausse continue depuis 2009.

Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés

Extrait de la DUP relatif à l'incidence de l'A63 sur le transport aérien

« L'amélioration du réseau routier dans la zone de chalandise des aéroports de Bordeaux et de Bayonne permet leur développement respectif et augmente leur aire d'influence.

Plus particulièrement, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, grâce à l'amélioration des infrastructures en Aquitaine, sera en mesure de valoriser son potentiel pour Paris et les autres destinations nationales et internationales.

De son côté, grâce à son accès facilité, l'aéroport de Biarritz accueillant des compagnies à bas coût sera susceptible d'attirer à lui une clientèle plus éloignée pour profiter de ce service. »

Conclusion

Les effets positifs attendus de l'A63 sur les 2 aéroports sont a priori peu importants, sans doute à cause des mauvaises conditions de circulation à l'approche des deux agglomérations :

- Des problèmes de congestion récurrents sur la rocade de Bordeaux,
- Des conditions de circulation pas toujours optimales dans la traversée de Bayonne, Anglet et Biarritz pour rejoindre l'aéroport.

Dans ce contexte, le pré-acheminement aéroportuaire via l'A63 présente des risques de perte de fiabilité.

Mode maritime

Offre de transport maritime

L'A63 permet d'acheminer les marchandises à destination ou en provenance du port de Bordeaux et de Bayonne.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB), 7^{ième} au classement des Grands ports maritimes français, présente un trafic annuel de l'ordre de 7,2 à 8,0 millions de tonnes. Depuis 2008, on assiste à une diminution des tonnages transportés (entrées + sorties), même si on enregistre des variations de tonnages par produits en fonction de la météo, de la production et des marchés (à l'exception d'un fort rebond du trafic total en 2013).

Le Port de Bordeaux dispose de 7 terminaux spécialisés répartis le long de l'estuaire (plus de 100 km entre Bordeaux centre-ville et le Verdon). Il est spécialisé en imports d'hydrocarbures (environ 52 % du trafic global) et en exports céréales (environ 20 % du trafic global).

Implanté sur les communes de Bayonne, Anglet et Boucau dans les Pyrénées-Atlantiques et Tarnos dans les Landes, **le port de Bayonne** est le 9^{ème} port français en volume de trafic. Son trafic s'est stabilisé à 2,6 millions de tonnes en 2014. Le port subit encore les effets du contexte économique difficile. Des perspectives s'ouvrent néanmoins pour certains produits tels que le bois et les vrac solides (maïs, quartz et engrais).

La région Nouvelle Aquitaine a validé un programme de 14,3 millions d'euros d'investissements prévu sur la période 2017-2023. L'ambition du port est d'offrir aux entreprises locales et de l'hinterland la voie maritime comme moyen de transport de leurs marchandises. Il constituerait un outil de report modal.

Il est difficile de quantifier les effets d'A63 sur le trafic maritime. En améliorant le temps de parcours de PL, l'autoroute permet effectivement de mieux desservir l'hinterland des ports de Bordeaux et de Bayonne.

Comparaison entre les effets prévus dans la DUP et les effets constatés

Extrait de la DUP relatif à l'incidence de l'A63 sur le transport maritime

« L'amélioration des conditions de circulations sur l'A63 permettra d'acheminer, dans de meilleures conditions, les marchandises à destination ou en provenance du port de Bordeaux et de Bayonne.

Il est important de rappeler que le port de bordeaux est le premier port exportateur de maïs en Europe.

La présente opération va permettre de rapprocher en temps les ports de leurs principaux produits commerciaux (céréales, bois, engrais, produits agro-alimentaires) dont les principales régions de production et de consommation sont le Sud Aquitain, les Landes et l'Ouest Midi-Pyrénéen. ».

Conclusion

La mise en service de l'A63 permet une desserte plus efficace des ports de Bordeaux et de Bayonne. L'A63 garantit ainsi une fiabilité des flux et permet donc une optimisation du transport routier.

Les effets attendus par la DUP sont conformes aux effets observés.

Économie de l'opération

Les coûts observés des bilans ont été recalculés avec la même unité afin de pouvoir comparer les coûts réels et les coûts communiqués dans la DUP :

- Les coûts de construction ont été convertis en tenant compte de l'évolution de l'index général des travaux publics (TP01),
- Les coûts d'entretien ont été recalculés en tenant compte de l'indice des prix à la consommation (IPC).

Coûts de construction

Prévisions du dossier DUP

Le dossier d'enquête publique, datant d'octobre 2006, estimait un coût d'investissement (p. 146) sur la base d'un aménagement progressif :

- Première phase, en 2009 : la mise en service de deux créneaux à 2x3 voies au niveau de Labouheyre et au niveau de Castets, et la mise aux normes de l'environnement sur tout l'itinéraire, la réalisation d'un dispositif de stationnement PL.
- Seconde phase, horizon 2020 : une réalisation ultérieure des sections à 2x3 voies, régulée par l'État, en fonction des besoins constatés du trafic.

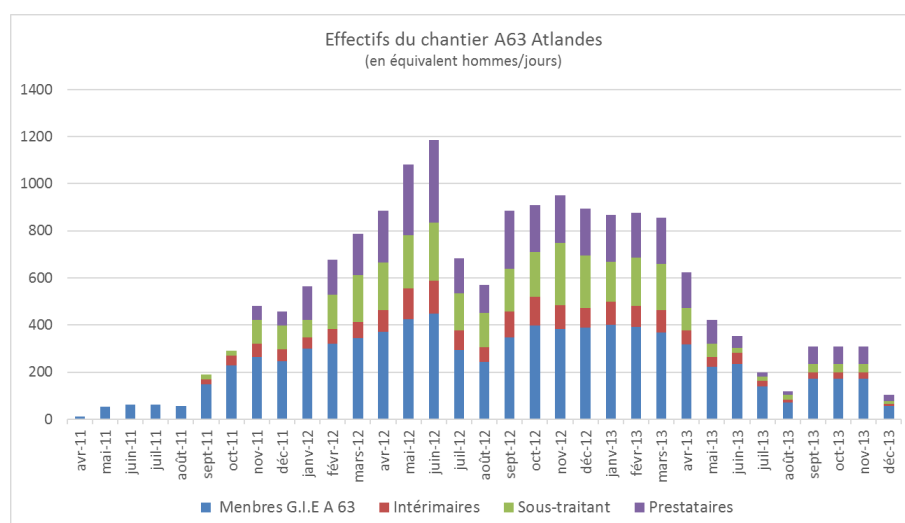
Figure 69 : Montant de l'opération estimé dans le dossier DUP

	Montant TTC	Date de valeur
Phase 1- en 2009	253 M€	Euros 2006
Phase 2 - en 2020	148 M€	Euros 2006
Total	401 M€	Euros 2006

Coût constaté

Le coût constaté de l'autoroute A63 Salles – Saint-Geours-de-Maremne sur la période février 2011-décembre 2013 s'élève à **476,761 M€₂₀₁₃**.

Les travaux se sont déroulés entre avril 2011 et décembre 2013. La répartition des effectifs sur le chantier est la suivante, pour un total de 17 079 équivalent jours.hommes :



Source : Exploitation données Atlandes

Comparaison entre coût constaté et coût prévu

Les coûts présentés précédemment sont tous ramenés aux mêmes conditions économiques (celles de l'année 2013) à l'aide de l'indice TP01.

Figure 70 : Comparaison des coûts de l'opération (DUP <-> réel)

	Montant HT en M€ ₂₀₀₆	Montant HT en M€ ₂₀₁₃
Dossier Enquête Publique	401,0 M€	506,8 M€
Coût réel		476,8 M€

Le coût de construction constaté est inférieur de 6% au coût prévisionnel DUP.

L'écart constaté est multifactoriel. Le coût initialement prévu, réalisé au stade des études, intégrait une part d'aléas. D'autre part, les entreprises étaient au forfait et au fil de l'avancée du projet, les coûts ont pu être optimisés. Tout cela a conduit à un coût de construction moindre à celui estimé dans le dossier DUP.

Coûts d'entretien et d'exploitation

Prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP précise en page 145 que « *le coût d'investissement est établi à partir du coût d'estimation du projet en tenant compte de la durée des travaux et des dépenses prévisibles de grosses réparations* ».

Le dossier d'enquête publique n'indique aucun coût d'entretien et d'exploitation.

Les montants préconisés par l'annexe 10 de la circulaire du 20 octobre 1998⁸, l'instruction en vigueur au moment de la constitution de la pièce F « évaluation économique et sociale » du dossier d'enquête publique de l'A63 Landes, sont les suivants pour le réseau concédé et non concédé :

Par km, HT	Réseau concédé	2x2 voies, non concédé
Grosses réparations	101 000	71 000
I.M.M.O.S ⁹	57 000	
I.C.A.S ¹⁰	72 000	
Entretien et exploitation	530 000	55 500
Total, en francs 1994	760 000	126 500
<i>Soit, en euro 2000</i>	<i>126 000</i>	<i>21 000</i>

Source : Circulaire 20 octobre 1998

⁸ La circulaire du 20 octobre 1998 est la circulaire en vigueur au moment de la constitution du dossier d'enquête publique. Elle décrit les méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne

⁹ I.M.M.O.S = dépenses de renouvellement des immobilisations

¹⁰ I.C.A.S = dépenses d'investissements complémentaires sur autoroutes en service (hors élargissements)

Coût constaté

Les coûts réels sont fournis annuellement et sur l'ensemble du linéaire. Les coûts de 2014 ne couvrent pas une année complète (mise en service en avril 2014).

En millions d'euros, par an, sur l'A63, en euro courant	Gros Entretien et Renouvellement	Coûts d'exploitation, entretien, maintenance
2014	-	13,22
2015	-	15,68
2016	-	13,66
2017	0,76	14,46
2018	0,43	14,75
2019	1,74	15,09

Source : Atlandes

Les coûts annuels prévisionnels sont estimés jusqu'en 2051, et seront utilisés pour le bilan socio-économique.

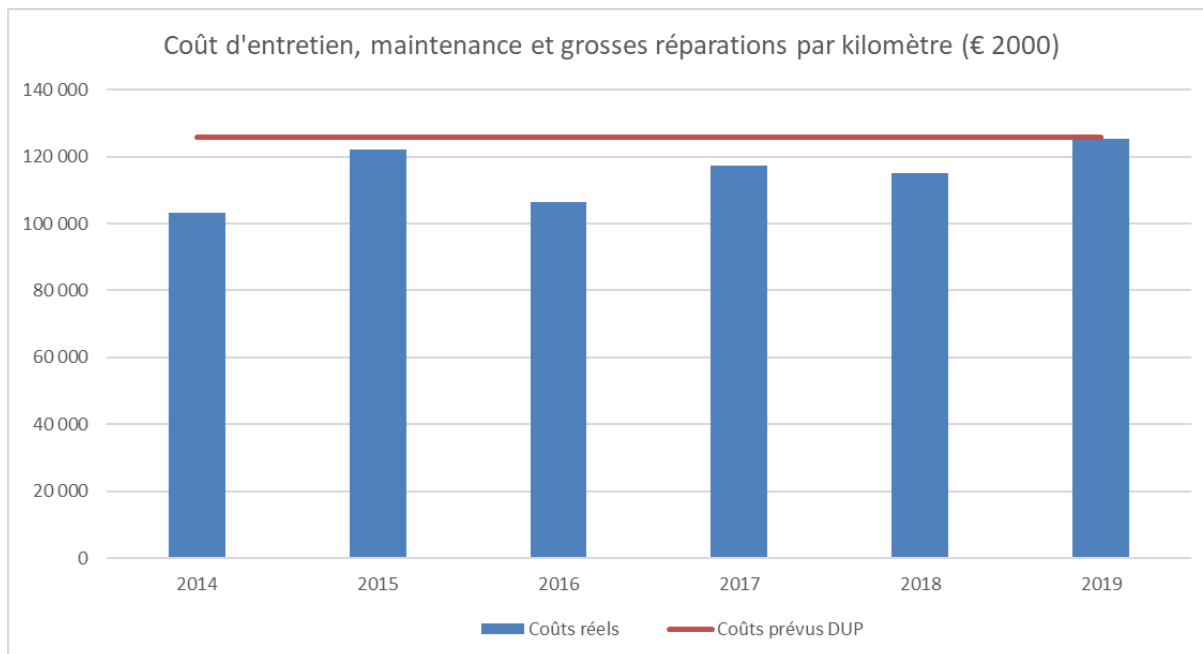
Comparaison entre coût constaté et coût prévu

Les coûts sont ramenés en euros constants de l'année 2000 (effet dû à l'inflation déduit), et calculés pour une section d'un kilomètre, pour comparer aux coûts pris en compte dans le dossier DUP.

Les calculs des coûts annuels moyens sont présentés dans le tableau suivant :

Par km, € 2000	Dossier DUP	Coûts observés
2014	126 000	103 000
2015	126 000	122 000
2016	126 000	106 000
2017	126 000	117 000
2018	126 000	115 000
2019	126 000	125 000

Source : Circulaire 20 octobre 1998, Atlandes, calcul EGIS



Entre 2015 et 2019, **les coûts observés sont conformes aux prévisions**, et systématiquement inférieurs aux prévisions en vigueur lors de la rédaction de la DUP.

En 2014, les coûts constatés sont inférieurs, mais l'année est incomplète du fait de la mise en service au mois d'avril (aucun trafic au premier trimestre).

Bilan socio-économique

Méthodologie

Principes généraux d'un bilan a posteriori

Le bilan socio-économique de l'autoroute A63 Salles – Saint-Geours-de-Maremne a été établi en respectant le cadre méthodologique qui était en vigueur lors de l'élaboration du dossier d'enquête publique, autrement dit en **appliquant la Circulaire du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne, son actualisation de 2004 et les préconisations de l'Instruction Cadre du 25 mars 2005.**

Conformément à cette instruction, un indicateur de rentabilité a été calculé : le taux de rentabilité interne, correspondant au taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé.

Le bilan comprend plusieurs rubriques :

- Le coût de construction de l'autoroute,
- Les coûts d'entretien et d'exploitation de l'autoroute,
- Les gains de temps,
- Les coûts d'exploitation des véhicules (usure et entretien, carburant consommé),
- Les gains de confort,
- Les gains sur le bruit,
- L'évaluation des externalités environnementales,
- Les gains de sécurité routière.

Le bilan socio-économique du présent rapport est un bilan pour la collectivité, c'est-à-dire pour l'ensemble des acteurs (agents économiques) concernés par l'A63, sans les distinguer. Il ne fait donc pas apparaître les transferts financiers entre acteurs (tels que les taxes ou les montants des péages), qui s'annulent nécessairement dans ce type de bilan ; en effet, les sommes correspondantes, comme par exemple le bénéfice d'une société d'autoroute du prix payé par ses clients, apparaissent comme une dépense pour un acteur (en l'occurrence les automobilistes) et comme une recette, du même montant mais avec un signe opposé, pour un autre acteur (en l'occurrence la société d'autoroute).

Bilan effectué

Un bilan a posteriori de l'opération est réalisé avec les couts constatés et les trafics observés.

Conformément aux préconisations de l'instruction en vigueur, le bilan est :

- réalisé sur une période de 50 ans, de 2014 à 2063, actualisé en 2004, comme dans le dossier DUP.
- actualisé par un taux dégressif de 4% jusqu'en 2034, puis 3,5% entre 2035 et 2054, puis égal à 3% à partir de 2055.

Données utilisées Les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'autoroute pris en compte dans l'évaluation socio-économique ex-post sont les coûts constatés depuis la mise en service de l'A63.

Les autres coûts et avantages générés par l'autoroute ont été déterminés à partir :

- Des différentiels de véhicules-km, de véhicules-heures (entre les situations avec et sans A63) sur l'ensemble des réseaux routiers et autoroutiers impactés par la mise en service de l'A63. Ils ont été obtenus par :
 - La mise en place d'un modèle de trafics calé sur les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) de l'autoroute A63 et des routes départementales (RD) et sur les temps de parcours associés. Des courbes débit – vitesse ont également été intégrées pour simuler au mieux la saturation théorique des voies,
 - L'estimation des fuites liées à la mise à péage de l'autoroute pour la reconstitution d'une situation hypothétique sans l'A63,
 - L'application d'une croissance des trafics VL et PL issue de la circulaire du 20 octobre 1998, pour les comparer aux prévisions du dossier DUP,
- Du nombre global d'accidents de la route et de victimes évités grâce à la mise en service de l'A63,
- Des mesures anti-bruit mises en place le long des façades.

La méthodologie pour la constitution des trafics avec et sans l'A63 aux différents horizons a été détaillée au paragraphe « *Gains apportés par la mise en service de l'A63* » (p.48).

Valeurs tutélaires Les effets non monétaires sont monétarisés selon les valeurs tutélaires fournies soit dans la Circulaire du 20 octobre 1998, soit dans l'Instruction Cadre du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Le tableau ci-après précise la source des données utilisées pour les valeurs.

	Circulaire 1998	Instruction Cadre 2004	Précision
Valeurs tutélaires			
Valeur du temps		x	Annexe 1
Malus d'inconfort	x		Annexe 7
Coût d'usage des véhicules	x		Annexe 7
Sécurité routière	x	x	Annexes 8 et 1
Pollution atmosphérique		x	Annexe 1
Émission des gaz à effet de serre		x	Annexe 1
Nuisances sonores		x	Annexe 1
Dépenses annuelles des gestionnaires d'infrastructures	x		Annexe 10
Paramètres macro-économiques			
Consommation Finale des Ménages par tête	x		Annexe 5
PIB en volume	x		Annexe 5
Croissance des trafics	x		Annexe 5

Croissance des trafics de l'A63 au-delà de 2014

L'hypothèse de croissance retenue pour les trafics de l'A63 à partir de 2015 est l'hypothèse moyenne recommandée par la Circulaire du 20 octobre 1998, à l'annexe 5.

Les taux de croissance annuel considérés sont les suivants (taux linéaires avec 1995 comme année de base) :

	1995-2015	2015-2025	Au-delà de 2025
VL	2,50%	1,25%	0,00%
PL	1,50%	0,75%	0,00%

Source : Circulaire du 20 octobre 1998

Un test de sensibilité sur les taux de croissance a été réalisé pour connaître la sensibilité du bénéfice actualisé net à ce paramètre.

Prévisions du dossier DUP

Dans le dossier DUP, le taux de rentabilité interne a été calculé de manière indépendante pour les 2 séquences d'aménagement.

Le dossier d'Enquête Publique présente un taux de rentabilité (p.146) qui avait été estimé à 9% pour la première opération d'aménagement et de 25% pour la seconde partie d'aménagement.

Le bénéfice net actualisé de l'aménagement complet est de 569 M€₂₀₀₀, en 2004 (p.146). Il était donc prévu que le projet d'autoroute soit rentable pour la collectivité d'un point de vue socio-économique ; le bénéfice actualisé net est positif ce qui équivaut à un taux de rentabilité interne supérieur au taux d'actualisation (4%).

Le dossier précise le montant des avantages annuels « *les gains de temps et de sécurité induits par la mise en service des deux créneaux à 2x3 voies s'élèvent à 11 M€₂₀₀₀ actualisés en 2004. [...] l'aménagement progressif a pour effet d'engendrer un accroissement supplémentaire de gains évalué à 28 M€₂₀₀₀ actualisés en 2004.* »

Comparaison avec l'évaluation dans la DUP

Pour comparer les deux évaluations socio-économiques (bilan DUP et bilan a posteriori), tous les coûts et avantages sont exprimés en € 2000 et actualisés en 2004.

Le bilan a posteriori donne un résultat différent de celui prévu par la DUP.

Actualisé en 2004	Dossier DUP	Bilan a posteriori
Bénéfice actualisé net	569 M€₂₀₀₀	118 M€₂₀₀₀
Coûts de l'opération	321,9 M€ ₂₀₀₀	302,8 M€ ₂₀₀₀
Avantages à l'année de mise en service	40 M€ ₂₀₀₀	19 M€ ₂₀₀₀
Taux rentabilité Interne	Séquence 1 : 9% Séquence 2 : 25%	6,6%
Bénéfice / euro investi	Séquence 1 : 1,1 Séquence 2 : 5,8	0,6

Le bilan a posteriori démontre un projet dont la rentabilité socio-économique est positive.

Sur le plan quantitatif, le niveau de rentabilité de l'opération est positif mais apparaît inférieur par rapport à la rentabilité qui avait été estimée dans le dossier DUP, sur les éléments comparables comme le bénéfice actualisé et les avantages annuels.

Toutefois les résultats sont à analyser avec précaution, les éléments disponibles dans le dossier DUP étant peu nombreux et peu explicites, d'autant que le dossier DUP présente une évaluation découpée en 2 séquences.

Bilan des principaux bénéficiaires (hors transferts entre agents)

Les principaux bénéficiaires des avantages liés au projet sont :

- Les usagers qui profitent d'une amélioration de leur temps de parcours à laquelle s'ajoutent les avantages liés aux gains de confort apportés par la nouvelle infrastructure,
- Les tiers avec notamment l'amélioration de l'accidentologie, ainsi que des nuisances sonores par la mise en place de protections acoustiques à proximité des habitations situées le long de l'A63.

Le tableau ci-après présente le bilan des principaux bénéficiaires (hors transferts entre agents) :

Bilan a posteriori (actualisé en 2004 et exprimé en M€2000)	Scénario central Instruction Cadre 1998
Bilan des usagers	532 M€₂₀₀₀
Gains de temps	496.7
Gains de confort VL	59.5
Economie coût d'usage VP	-11.3
Economie coût d'usage PL	-12.9
Bilan des tiers	14.4 M€₂₀₀₀
Sécurité routière	17.7
Pollution atmosphérique	-0.4
Effet de serre	-3
Nuisance sonore	0.04

Sensibilité aux taux de croissance des trafics

La rentabilité du projet reposant essentiellement sur les avantages pour les usagers, un test de sensibilité a été réalisé sur le bilan a posteriori en faisant varier les taux de croissance des trafics selon 3 hypothèses :

- L'Instruction cadre 1998 correspond au calcul du bilan ex post réalisé ci-dessus, en vigueur lors de la rédaction du dossier DUP ;
- L'instruction cadre 2014, dite Instruction Royale, actuellement en vigueur pour l'évaluation des projets de transport, scénario AME (avec mesures existantes) qualifiés de tendanciel et intégrant les mesures décidées avant juillet 2017¹¹ ;
- Les hypothèses DUP (Becker). Pour rappel, cette hypothèse faisait augmenter le trafic VL de 50% entre 2003 et 2020, et le trafic PL de 80%.

¹¹ Par contraste avec le scénario Avec Mesures Supplémentaires : scénario principal de la Stratégie National Bas Carbone 2019 dont les hypothèses permettent d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Les hypothèses d'évolution sont détaillées au paragraphe « *Gains de trafics* » (p.58) et rappelées ci-après.

Alors que sur la période avant la mise en service 2003 – 2015, toutes les hypothèses d'évolution sont surestimées par rapport à l'évolution constatée, les taux prévus dans la DUP sont finalement les plus proches de la réalité pour la période récente 2015 – 2018.

		1995-2003	2003-2015	2015-2018	Au-delà de 2025
Instruction Cadre 1998	VL	2,50%	2,50%	1,25%	0,00%
	PL	1,50%	1,50%	0,75%	0,00%
Instruction Cadre 2014 (scénario AME)	VL			0,82%	0,82%
	PL			1,50%	1,50%
Hypothèse Becker	VL	2,30%	2,30%	2,30%	1,60%
	PL	3,20%	3,20%	3,20%	2,00%
Évolutions observées	VL		1,2%	2,2%	
	PL		0,3%	4,5%	

Les résultats de rentabilité sont positifs quelles que soient les hypothèses de croissance considérées. Les hypothèses Becker correspondent au projet le plus favorable à la collectivité, celles qui génèrent le plus d'avantages socio-économiques et s'approchent le plus du bilan ex ante.

Bilan a posteriori Actualisé en 2004	Scénario central Instruction Cadre 1998	Test 1 Instruction Cadre 2014	Test 2 Hypothèse DUP (Becker)
Bénéfice actualisé net	118 M€₂₀₀₀	179 M€₂₀₀₀	266 M€₂₀₀₀
Taux rentabilité Interne	6,6%	7,3%	8,1%
Bénéfice / euro investi	0,6	0,8	1,2