

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

Volet A - Effets de l'opération sur les territoires et l'économie locale



Sommaire

Introduction	2
Cadre réglementaire et objectifs du bilan LOTI	2
Présentation de l'A63 Salles - Saint-Geours-de-Mareme	3
Aires d'étude	12
Méthodologie générale.....	13
Ressenti des acteurs locaux.....	15
Méthodologie du ressenti des acteurs locaux.....	15
Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux	17
Aménagement du territoire	18
Analyse des effets d'A63 sur l'aménagement du territoire.....	18
Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts	23
Démographie / urbanisation.....	25
Analyse des effets d'A63 sur la démographie et l'urbanisation	25
Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts	28
Emploi et développement économique.....	30
Analyse des effets du chantier de l'A63.....	30
Analyse des effets d'A63 sur les zones d'activités	35
Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts	37
Principaux secteurs d'activités économiques.....	39
Analyse des effets d'A63 sur les principaux secteurs d'activités économiques	39
Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts	44

Introduction

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 des 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 A du bilan des effets économiques et sociaux.

Il traite des effets territoriaux d'A63, portant sur les thématiques suivantes :

- Aménagement du territoire,
- Démographie / urbanisation,
- Emploi et développement économique,
- Principaux secteurs d'activités,

Présentation de l'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.

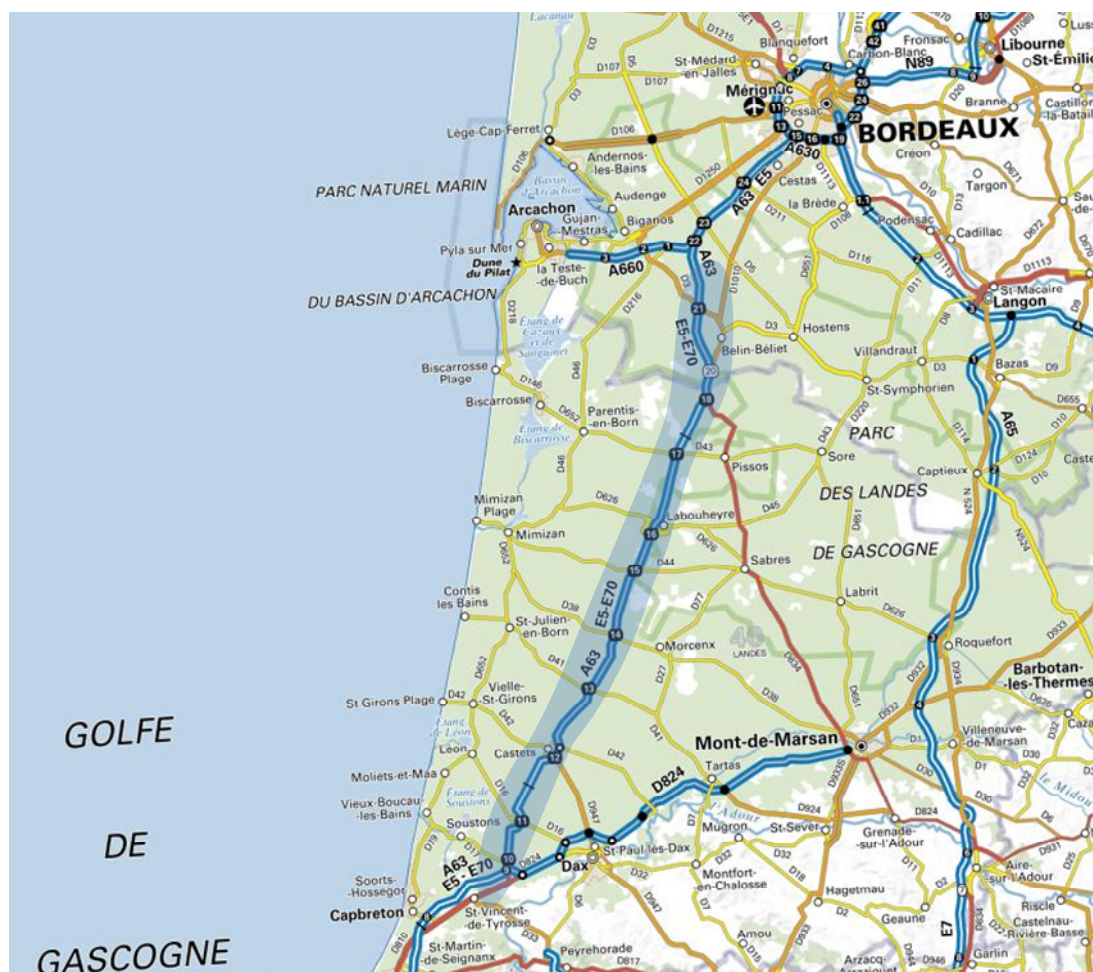
Dans la suite du document, sauf mention contraire, quand on évoque l'autoroute A63, il s'agit de la section Salles et Saint-Geours-de-Maremne, la section exploitée par Atlandes – objet de la présente étude.

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

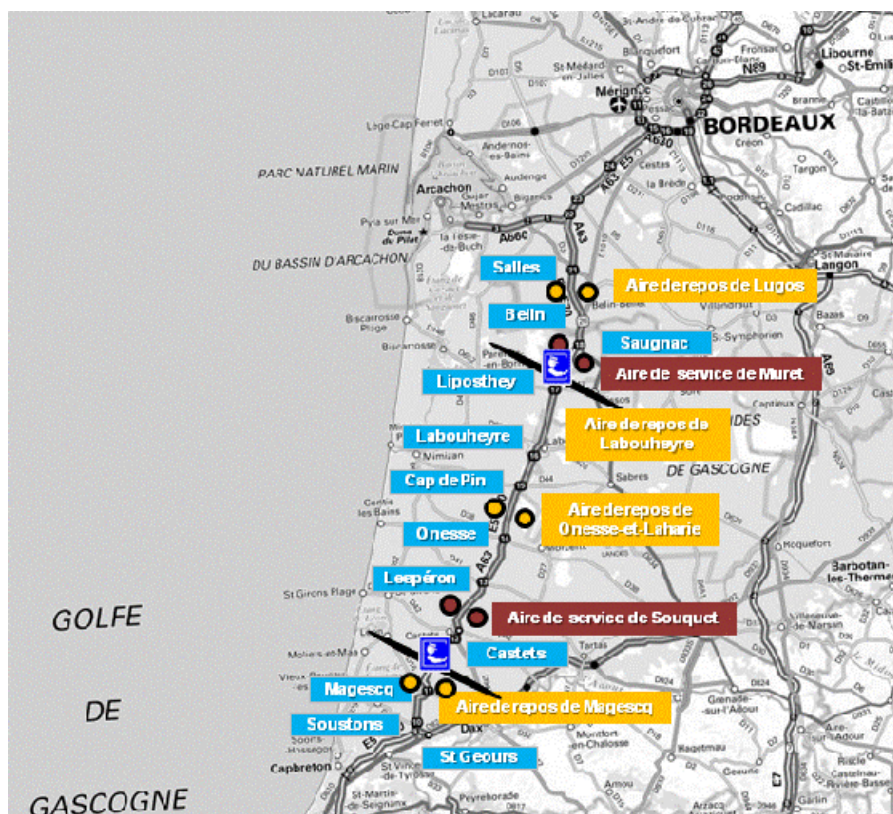
L'autoroute A63 est dotée de douze diffuseurs avec le réseau routier départemental existant. Du nord au sud :

- 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 exploitée par un système de péage ouvert, avec deux barrières de péage (au nord, entre les échangeurs Sagnac et Liposthey, et au sud, entre Castets et Magescq).

Le réseau Atlandes présente une particularité pour la tarification 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 EURO.

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 augmenté de 4 à 5% au global soit une hausse d'environ 1% par an, à l'exception de la classe 5 dont le tarif est constant.

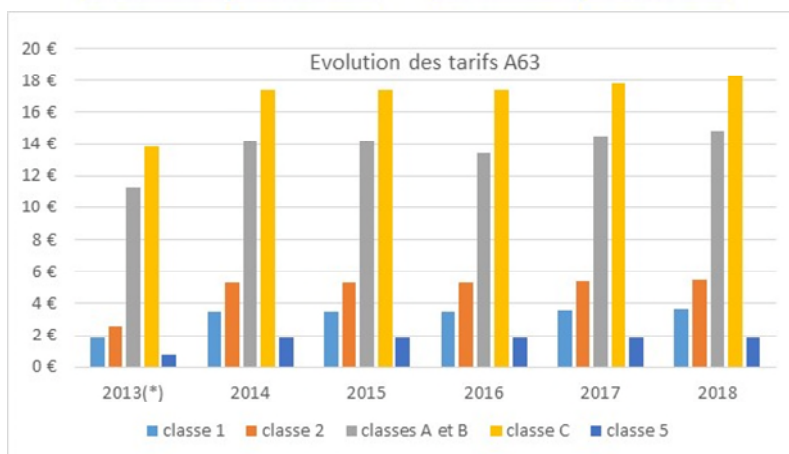
Figure 4 : Évolution des tarifs de péage depuis la mise en service d'A63 Atlandes

Grille tarifaire au 1^{er} février 2018, en euros TTC



Classes A et B	
Poids Lourds, Autocars et autres véhicules à 2 ou 3 essieux ayant une hauteur > 3m ou PTAC > 3,5 t	
NON MODULE	14,85 €
EURO 0	15,50 €
EURO I	15,50 €
EURO II	15,50 €
EURO III	15,00 €
EURO IV	14,80 €
EURO V / EEV	14,10 €
EURO VI	14,00 €

Classe C	
Poids Lourds, Autocars et autres véhicules à 4 essieux ou plus.	
NON MODULE	18,34 €
EURO 0	20,10 €
EURO I	20,10 €
EURO II	20,10 €
EURO III	20,10 €
EURO IV	19,80 €
EURO V / EEV	18,60 €
EURO VI	17,50 €



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 résumés dans le tableau ci-dessous :

Dépenses totales (en € HT)	Dépenses éligibles (en € HT)	Subventions (en € HT)	Taux de subvention
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 inclus est :

- 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-après).

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.

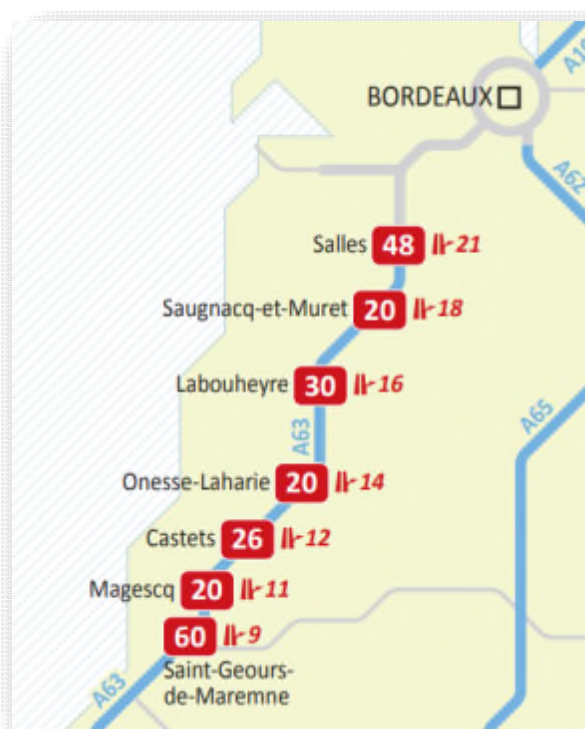
Les organismes finançant l'infrastructure peuvent participer à hauteur de 1% du montant de l'enveloppe totale dédiée au programme d'actions du projet autoroutier. Cette aide est applicable aux espaces situés à proximité de l'infrastructure, aussi appelé zone de covisibilité.

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 sur l'itinéraire 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).

Objectifs de l'aménagement La réalisation progressive à 2x3 voies de l'autoroute A63 entre Bordeaux et la frontière espagnole devait permettre **d'améliorer la sécurité et 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 105km 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	
Elargissement 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

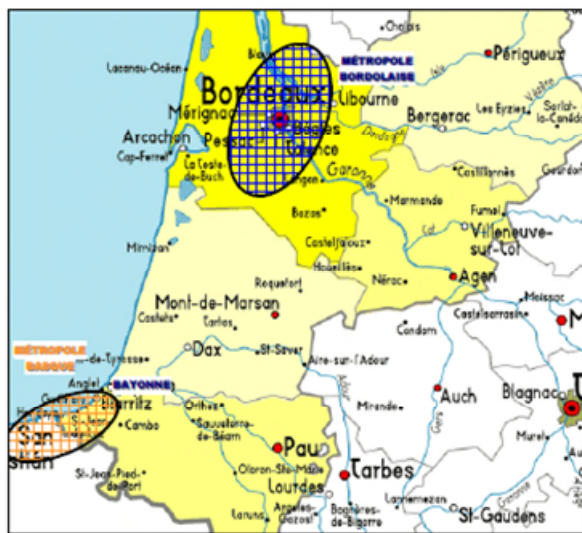
Le périmètre d'étude retenu dans le dossier DUP est repris. Il est fondé sur trois zones distinctes :

- **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.

Méthodologie générale

Organisation générale

L'analyse des effets de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne sur les territoires et l'économie locale est réalisée en deux phases :

- 1^{ère} phase : évaluation du ressenti des acteurs locaux, au moyen d'entretiens avec une vingtaine d'acteurs institutionnels locaux. Cette évaluation permet de définir ensuite quelques thèmes méritant de faire l'objet d'une analyse plus fine des effets d'A63.
- 2^{ème} phase : production d'approfondissements sur certains thèmes.

Le présent rapport présente les principales analyses de la première phase.

Méthodologie

Les analyses propres à chacun des thèmes sont structurées de façon identique, à savoir :

- Une étape de mesure ou d'estimation des effets d'A63,
- Une étape de rapprochement entre effets observés et effets attendus d'A63 dans le dossier DUP, avec explication des éventuels écarts identifiés.

Sources

Plusieurs sources d'informations ont été exploitées :

- Pour le ressenti des acteurs locaux :
 - Un fonds documentaire existant, notamment des données statistiques (INSEE, acteurs du tourisme, des structures intercommunales, etc.),
 - Des entretiens menés en face-à-face ou par téléphone avec des acteurs institutionnels du territoire, pour alimenter la réflexion sur le ressenti des acteurs à propos des effets d'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne (une vingtaine, cf. liste ci-dessous), en lien avec les activités économiques (CCI, agences de développement), l'agriculture (Chambres d'Agriculture), le tourisme (CDT), l'aménagement (Régions, Départements, intercommunalités), etc.
- Pour les effets liés au chantier de l'A63 :
 - L'exploitation de la base de données des montants des marchés des entreprises impliquées sur le chantier d'A63,
 - La conduite d'une enquête auprès des entreprises du chantier A63.
 - Des entretiens auprès des structures d'hébergement et de restauration ayant accueilli de la main-d'œuvre du chantier,
 - Des entretiens auprès des agences d'intérim et des agences Pôle Emploi.

Limites méthodologiques

Plusieurs observations méritent d'être soulignées, en préalable à la présentation des analyses :

1/ Contexte méthodologique

La problématique de l'évaluation, et a fortiori de l'évaluation quantitative des effets territoriaux des autoroutes est complexe.

Une infrastructure de transport s'inscrit dans un territoire qui a sa propre histoire, sa structure, son fonctionnement, ses dynamiques.

L'évaluation qualitative, reposant sur la conduite d'entretiens auprès d'acteurs du territoire, est parfois jugée comme subjective. Comme l'ont fait remarquer les acteurs rencontrés, ils ne disposent pas d'observatoire socio-économique qui aurait pu guider leurs analyses ; ils n'ont pas non plus conduit d'étude spécifique sur les effets d'A63.

Cette évaluation est d'autant plus difficile que l'axe RN10/A63 est un itinéraire déjà existant, qui a fait l'objet d'un aménagement sur place avec quelques rectifications du tracé afin d'améliorer la sécurité des usagers.

L'évaluation qualitative constitue cependant un préalable efficace en vue de recueillir le ressenti des acteurs quant aux effets de l'infrastructure. Elle ne saurait s'affranchir d'approfondissements sur des thèmes à enjeux, de sorte à étayer les analyses sur la base de données quantifiées ou cartographiées et de cas concrets.

2/ Contexte temporel du Bilan LOTI

Le Bilan LOTI de l'autoroute A63 (Salles – Saint-Geours-de-Maremne) est produit 5 ans après mise en service de la section autoroutière. Ce pas de temps, relativement court, est globalement insuffisant dans la perspective d'évaluation de certains effets socio-économiques de la mise en service de l'autoroute, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Ressenti des acteurs locaux

Méthodologie du ressenti des acteurs locaux

L'échantillon

Une vingtaine d'entretiens a été réalisée auprès d'un échantillon représentatif des principaux acteurs économiques, institutionnels et politiques du territoire qui ont été les plus directement concernés par le projet et/ou qui disposent d'une bonne connaissance du tissu socio-économique local (Cf. tableau ci-après).

L'objectif de la démarche était de permettre de cerner les principaux effets territoriaux de l'aménagement d'A63, et de recueillir des éléments d'analyses en vue d'alimenter les approfondissements.

ATLANDES et Egis remercient les acteurs institutionnels, économiques et politiques pour leur accueil et leur contribution à la réalisation du présent bilan.

La démarche d'entretiens

Les entretiens ont été menés de façon à laisser s'exprimer ouvertement les interlocuteurs sans leur imposer une trame d'entretien trop rigide. Les entretiens ont porté sur les points suivants :

- Comment a évolué la situation socio-économique de la zone d'étude depuis la mise en service de l'A63 ? Quels sont les facteurs explicatifs de cette évolution ?
- Que peut-on imputer de cette évolution à l'A63 ?

Dans le cadre de chaque entretien, Egis a veillé à laisser s'exprimer les acteurs rencontrés sur les thématiques socio-économiques, à savoir :

- Organisation de l'espace et relations interterritoriales
- Emploi
- Activités économiques :
 - Agriculture et IAA,
 - Industrie,
 - Zones d'activités,
 - Commerce, services,
 - Tourisme,
 - Transport / logistique
- Démographie
- Cadre et qualité de vie :
 - Urbanisation, marché foncier et immobilier,
 - Traversées de bourgs,
 - Cadre et qualité de vie
- Infrastructures de transports et déplacements du mode routier
- Concurrences / complémentarités modales.

Chacun des entretiens a fait l'objet d'un compte-rendu, soumis à la validation de la personne interrogée.

L'ensemble des comptes-rendus a été regroupé dans un rapport.

Numéro	Structure	Interlocuteur	Adresse
1	Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques	M. Nieto – Directeur Général Adjoint	4, allée des platanes 64 104 Bayonne cedex
2	CCI Gironde	Mme Laure Dumas – Responsable du Pôle Infrastructures & Marketing territorial à la Direction Etudes, Prospective, Attractivité et Mobilité	17 place de la Bourse CS 61274 33076 Bordeaux Cedex
3	Région Nouvelle Aquitaine	M. Ralf ENGEL – DGA pôle DATAR et harmonisation des politiques publiques	Hôtel de Région 14, Rue François de Sourdis 33 077 Bordeaux cedex
4	Communauté des Communes Côte Landes Nature	M Michaël El Mannaï – Directeur des Services Techniques de la Communauté de Communes Mme Elodie Houllier – Chargée du PLUI	CC Côte Landes Nature 272 avenue Jean Noël SERRET 40260 CASTETS
5	Mairie de Castets	M Gilbert François – Directeur Général des Services de la commune, remplaçant Philippe Mouhel qui n'a pas pu assister à l'entretien	Mairie de Castets 40 Place Edouard Landouat BP33 40260 CASTETS
6	Chambre d'Agriculture Landes	M. LESPARRÉ – Directeur Général pôle territoire	Chambre d'Agriculture Landes Cité Galliane 40 005 Mont de Marsan Cédex
7	cc Maremne Adour Côte Sud	M Saubion Jean-Claude , vice-président de MACS et Maire de Magescq M Lestage Michel , Adjoint au maire de Maremne Mme Nivon Brigitte et M Zaccello Nicolas , MACS	Allée des Camélias 40230 Saint-Vincent-de-Tyrosse
8	Département de la Gironde	Mme BARADAT – Chef de service Agriculture Foncier Tourisme Direction des Coopérations et du Développement des Territoires	1 Esplanade Charles de Gaulle CS 71223 - 33074 Bordeaux Cedex
9	Département des Landes	M. Jean-Paul COUFFINHAL – Directeur de l'aménagement M. Georges MAIGNON – Directeur des entreprises et des initiatives économiques	Hôtel Planté 23 rue Victor Hugo 40025 MONT DE MARSAN Cedex
10	Comité Départemental du Tourisme des Landes	Mme Béatrice BOUISSOU – Responsable du pôle Ingénierie et Observation	Comité Départemental du Tourisme 4 avenue Aristide Briand 40012 MONT DE MARSAN
11	Observatoire Régional du Tourisme Nouvelle Aquitaine	M. TARRICQ – Directeur de l'observatoire	4 Place Jean Jaurès CS 31759 33074 BORDEAUX CEDEX
12	CCI Landes	M. DUSSIN – Directeur de l'appui aux entreprises et information économique	293, avenue Maréchal Foch BP 137 – 40003 Mont-de-Marsan Cedex
13	CC du Val de L'Eyre	Mme LEMONNIER – Présidente de la CdC	20 route de Suzon 33830 Belin-Beliet
14	CC Grands Lacs	M. TESTUD – Directeur Général des Services SCOT M. GOMEZ – Chargée des services techniques Mme THEVENOT – Chargée de mission Développement Economique	136 rue Jules Ferry - B.P. 64 - 40161 PARENTIS EN BORN CEDEX
15	Communauté de Communes du Pays Morcenais	M. TRISTAN – Directeur Général M. MIMOT – Directeur du Développement territorial	CC du Pays Morcenais 16, place Léo Bouyssou 40110 MORCENX
16	Grand Dax	Mme NOUGUE - Directrice Générale Adjointe des Services	Communauté d'agglomération du Grand-Dax 20 avenue de la gare - 40100 Dax
17	Direction Départementale Territoires et Mer	M. LEVISTE – Responsable du service Aménagement Risques M. LE BOURNOT – Adjoint du responsable	351 Boulevard Saint-Médard, 40000 Mont-de-Marsan
18	Mairie Belin-Beliet	Mme LEMONNIER – Maire de Belin-Beliet	Mairie BELIN-BELIET
19	Communauté de Communes du Pays Tarusate	M Civel , Président Mme Capdevielle , DGS	CC du Pays Tarusate 143, rue Jules Ferry 40400 TARTAS
20	Communauté de Communes Cœur Haute Lande	pas de réponse	CC Cœur Haute Lande 24, place Gambetta 40630 Sabres
21	CC Mimizan	pas de réponse	CC de Mimizan 3 avenue de la gare 40200 MIMIZAN
22	CCI Bayonne Pays-Basque	refus	50/51 Allée Marines, 64100 Bayonne

Principales conclusions du ressenti des acteurs locaux

Les entretiens auprès des acteurs locaux ont visé à évaluer l'impact de la mise aux normes autoroutières d'A63 sur leur territoire.

De façon générale, **les entretiens ont mis en lumière le faible impact d'A63 sur l'organisation du territoire**. L'autoroute A63 reprenant le tracé de l'ex-RN10, **les échanges étaient déjà existants avec l'ex-RN10**.

Comme le territoire connaissait avant les travaux une croissance démographique et un développement économique, liés principalement à la proximité de l'océan, il est difficile pour les acteurs de distinguer les impacts liés à la mise aux normes autoroutières et ceux liés à l'attractivité de la zone d'étude.

Néanmoins, l'analyse du ressenti des acteurs locaux a fait apparaître plusieurs thèmes à enjeux nécessitant éventuellement des approfondissements :

- Zones d'activités,
- Aménagement du territoire,
- Tourisme.

Figure 6 : Thèmes des approfondissements

Thème	Description
Zones d'activités	■ Étudier la cohérence territoriale concernant la création de ZA, et ses impacts sur les fonctionnements des centres urbains concernés => entretiens à prévoir avec les collectivités
Aménagement du territoire	■ Élaborer une carte de synthèse sur les effets de l'A63 en termes d'aménagement, du territoire => entretien à prévoir avec la région
Tourisme	■ Collecter et analyser les données statistiques, afin d'analyser l'impact de l'A63 sur le développement du tourisme (ex : augmentation des séjours courts) => entretiens à prévoir avec les acteurs du tourisme

Aménagement du territoire

Analyse des effets d'A63 sur l'aménagement du territoire

Effets d'A63 sur l'organisation du territoire

L'A63 permet la circulation de personnes et de marchandises à différentes échelles.

- Au niveau régional, l'infrastructure est un trait d'union entre la métropole bordelaise et la métropole basque.
- Enfin, l'A63 fait partie du réseau international reliant l'Europe du Nord et de l'Est à l'Europe du Sud.

Elle assure des fonctions de linéarité, en desservant les principaux pôles d'intérêt industriel et touristique :

- le pôle industriel de Castets ;
- les pôles touristiques de Biscarrosse, Mimizan, Saint-Girons, Soustons, Hossegor et Capbreton ;
- le pôle agro-alimentaire de Saint-Geours-de-Maremne ;
- l'industrie du bois.

Des relations entre territoires déjà existantes

Les entretiens ont mis en avant l'impact limité d'A63 sur l'organisation du territoire (CCI de Gironde et des Landes notamment). **Le projet ayant été réalisé sur une infrastructure déjà existante, la mise aux normes autoroutières de l'ex-RN10 ne semble pas avoir joué un rôle dans la favorisation des échanges entre les territoires**, les relations étant déjà présentes.

Une amélioration de l'accessibilité

L'A63 est néanmoins vecteur d'amélioration de l'accessibilité car elle a permis la fiabilisation des temps de parcours. C'est particulièrement le cas pour les stations balnéaires des Landes et des communes sous l'influence des deux principaux pôles urbains : Bayonne et Bordeaux.

L'accessibilité est également facilitée par le biais d'un meilleur confort et **sécurité**, principal point d'amélioration mentionné lors des entretiens.

La commune de Castets, qui est proche d'un échangeur, mentionne également que l'effet de l'infrastructure est triple :

- Proximité avec un échangeur : facilité d'accès
- Passage en 2x3 voies : réduction des temps de parcours
- Autoroute : tracé direct

Cette amélioration a permis à la commune d'obtenir **un arrêt ouibus sur le parcours Castets-Bordeaux-Aéroport Charles de Gaulle**. Un deuxième arrêt est également en projet sur le trajet Bordeaux-St-Sébastien.

Une contribution au rééquilibrage intermodal

L'A63 s'inscrit dans une politique globale des transports en cohérence avec le développement du trafic.

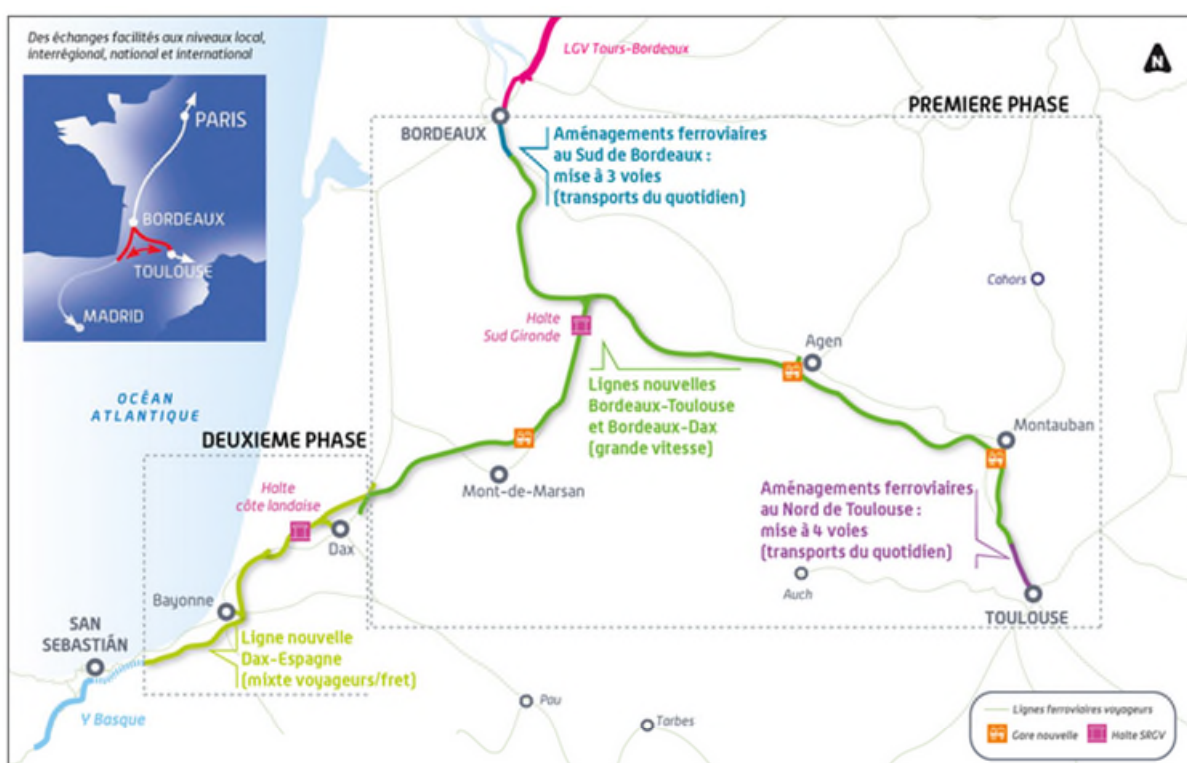
Elle améliore l'accès des usagers aux autres réseaux de transports (existants ou en projet) et assure ainsi la complémentarité entre les modes.

Parmi les principaux projets de transport dans le secteur, on compte le « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest », sous l'appellation GPSO, qui vise

à renforcer la part ferroviaire dans le Grand Sud-Ouest, tant pour le fret que pour le voyageur. Il concerne aussi bien la mobilité longue distance que les transports du quotidien, en assurant :

- de nouvelles capacités pour accompagner à terme le développement du fret ferroviaire transpyrénéen sur l'axe Nord-Sud,
- de meilleures performances pour les voyageurs interurbains avec la grande vitesse, relayée ensuite par la complémentarité TGV/TER pour une large diffusion sur le territoire.

Mais, à la suite de la réforme engagée par l'État concernant les politiques de mobilités, le programme GPSO n'apparaît pas dans les engagements inscrits dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). La priorité est donnée à l'amélioration des infrastructures existantes. Seuls les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux pour décongestionner des voies saturées et ainsi pouvoir accroître les circulations de TER sont envisagés à court terme. L'horizon de réalisation du projet GPSO apparaît plus lointain.



Source : SNCF Réseau, GPSO

*Des effets plus
marqués au niveau
local*

Les communes ont bénéficié d'une aide financière¹ dans le but de mettre en place des actions visant à améliorer le cadre de vie des populations locales. De nombreux projets ont vu le jour tels que la construction d'aires de covoiturage ou le réaménagement de routes et d'avenues.

Cependant, ces actions sont entachées par l'augmentation du trafic PL sur les voiries locales. L'intercommunalité de Maremne Adour Côte Sud souligne que ces améliorations ne compensent pas les frais occasionnés liés à une circulation en hausse des PL (ravalement de façades plus fréquents, chaussées abîmées, nuisances pour les riverains, gestion des ordures laissées par les conducteurs de PL...) ainsi que les nuisances liées au stationnement des PL sur les espaces publics.

En effet, comme le soulignent certains acteurs, l'A63 a engendré à l'échelle locale un trafic PL plus important sur le réseau départemental depuis sa mise à péage.

Sur le département des Landes, l'A63 est perçue comme ayant eu un effet défavorable pour la partie Est. Les barrières de péage ont détourné du trafic poids-lourds sur des axes routiers qui n'ont pas la vocation à en accueillir. Les principaux itinéraires d'évitement du péage cités dans les entretiens sont les suivants :

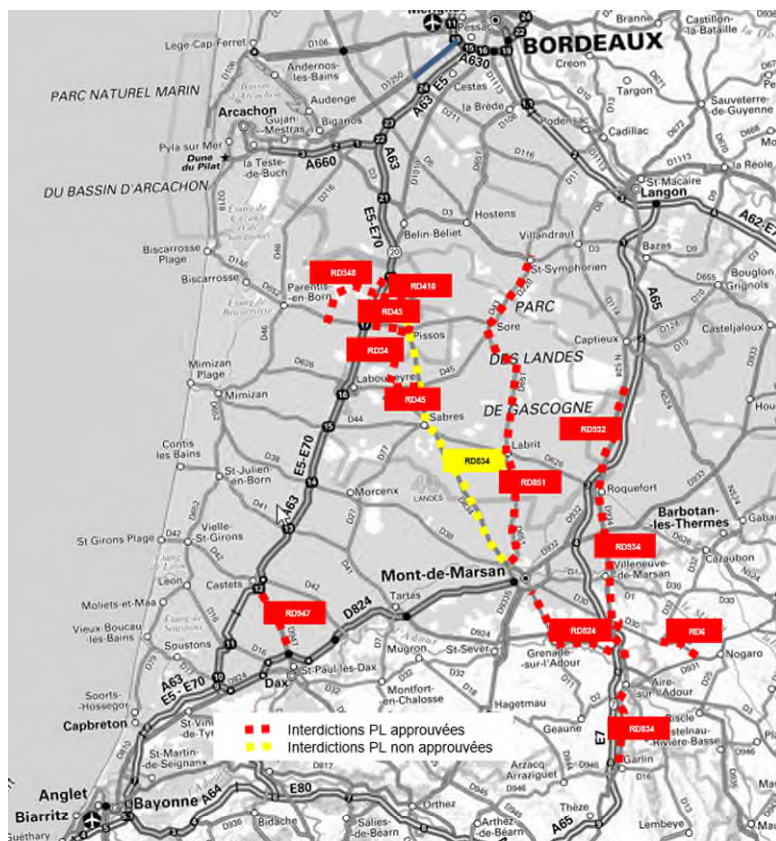
- Depuis Saint-Geours, les PL empruntent la D824 pour rejoindre l'A65 à Mont-de-Marsan.
- Depuis le sud, les PL quittent l'A63 à la sortie 17 « Biscarosse – Parentis-en-Born – Liposthey, ».

Des interdictions de circulation des poids lourds (PL) ont dû être instaurées dès 2013 sur plusieurs routes départementales (RD) situées à proximité et en traversée d'agglomération. Pour les acteurs interviewés, ces arrêtés d'interdiction ne semblent pas être respectés par les conducteurs de PL, en particulier pour les communes situées en Gironde.

La commune de Belin-Beliet précise également **que l'A63 a engendré un engorgement de la voie rapide rendant plus compliqués les déplacements quotidiens.**

¹ L'aide financière « 1% Paysage et Développement » est versée par Atlandes aux communes traversées par l'A63

Figure 7 : Localisation des interdictions PL dans le secteur d'étude



Source : Exploitation Egis d'après fonds IGN

Renforcement de la fonction de transit

L'A63 est un **axe majeur** entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord.

L'A63 avec ses caractéristiques autoroutières a permis d'améliorer le sentiment de sécurité des conducteurs de VL avec le passage de 2x3 voies, facilitant le doublement des PL.

Les PL qui effectuent de longs trajets bénéficient aussi des services offerts par l'A63 : une importante capacité de stationnement sur le trajet et des différents services répondant aux besoins des PL (restauration, repos, douches, etc.).

Réflexion sur l'aménagement

Les différentes intercommunalités des Landes sont en pleine réflexion et élaboration de leur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI).

Les PLUI vont avoir un effet très important sur l'aménagement à venir du territoire. Les conclusions du bilan LOTI A63 pourra servir d'outil lors des réflexions sur l'aménagement du territoire.

Effets moindres en raison de l'absence d'une continuité sur l'axe Bordeaux-Hendaye

Aujourd'hui, l'A63 s'arrête au Nord à Salles. Elle relie ensuite la rocade de Bordeaux et l'A660 qui sont en 2x2 voies, deux axes très fréquentés, ce qui constitue un goulot d'étranglement.

Pour un grand nombre d'acteurs du territoire, A63 ne trouvera sens que lorsque la continuité avec Bordeaux sera en 2x3 voies. Ce tronçon, entre Salles et Bordeaux devrait passer en 2x3 voies à moyen terme. Cependant, ces travaux ne seront pas suivis par ceux du grand contournement de Bordeaux, le projet ayant été abandonné.

Il semblerait que ce constat ait un impact positif sur le report modal de la voiture vers le train, ce mode de transport permettant d'éviter les difficultés de circulation et de stationnement de l'agglomération bordelaise.

Les points à retenir
des entretiens

- **l'amélioration de la sécurité est le principal point évoqué lors des entretiens.**
- **l'A63 a eu un impact limité sur les relations entre territoires**, les relations étant déjà existantes avec l'ex-RN10.
- **l'A63 a permis une amélioration de l'accessibilité**, les travaux de mise aux normes autoroutières offrant un meilleur confort et une plus grande sécurité ainsi qu'une fiabilisation des temps de parcours.
- **l'A63 assure une complémentarité entre les modes** grâce à un meilleur accès aux autres réseaux de transports (existants ou en projet)
- **l'A63 a entraîné une augmentation du trafic sur le réseau départemental**, étant le résultat de l'évitement du péage.
- **l'A63 a permis un renforcement de la fonction de transit entre l'Espagne et l'Europe du Nord**. Les PL bénéficient d'une offre adaptée à des parcours de longue distance (aires de stationnement bien dimensionnées et services associés)
- **l'A63 ne trouvera sens que lorsque la continuité avec Bordeaux en 2x3 voies sera effective**

Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts

Les effets prévus sur l'aménagement du territoire restent limités. Le tracé de l'A63 reprenant celui de l'ex-RN10, les relations entre territoires n'ont pas été modifiées.

Les impacts de l'infrastructure sont plus marqués au niveau intercommunal et communal.

A l'échelle locale, les effets prévus ne correspondent pas à ceux observés, le phénomène de shunt entraînant une augmentation du trafic sur le réseau secondaire et en centre-bourg.

Cf détail ci-dessous.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE		
Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison et analyse des éventuels écarts
<p><u>A l'échelle locale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration du réseau viaire secondaire, soutenu par une politique locale et volontariste Amélioration des échanges locaux – des échanges plus sûrs et rapides 	<p>✓ L'aménagement de l'A63 a permis de financer des projets d'amélioration de la voirie avec le 1% paysage.</p> <p>✗ Cependant ceci ne compense pas les dépenses nécessaires à l'entretien de la voirie liées à l'augmentation du trafic PL sur des voies secondaires pas adaptées</p> <p>✓ L'infrastructure a amélioré les échanges locaux en termes de fiabilisation et sécurisation du parcours</p>	<p>Effets constatés ne sont pas entièrement conformes à ceux attendus</p>
<p><u>A l'échelle de la région Nouvelle Aquitaine</u></p> <p>A63 revêt une grande importance pour l'économie de la région du fait des échanges qu'elle permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> Entre l'agglomération de Bordeaux et la conurbation basque Pour la desserte des zones touristiques de la Côte Aquitaine 	<p>✓ L'amélioration de l'accessibilité a permis l'implantation d'un arrêt Ouibus sur la commune de Castets.</p> <p>✗ Les difficultés de circulation entre Bordeaux et A63 (passage en 2x2 voies) entachent l'amélioration de l'accessibilité.</p> <p>✓ L'amélioration des temps de parcours a permis le développement des séjours touristiques courts.</p>	<p>Effets sont contrastés</p> <p>La fiabilisation des temps de parcours entre l'agglomération bordelaise et la conurbation basque est « atténuée » par le ralentissement de circulation à proximité de Bordeaux sur le passage en 2x2. Ceci devrait être rectifié avec le passage en 2x3 voies de ce tronçon à moyen terme. Néanmoins, pour le contournement de l'agglomération, les difficultés resteront les mêmes.</p>
<p><u>A l'échelle du Corridor Atlantique</u></p> <p>Complémentarité des modes de transport</p> <p>Rééquilibrage entre les différents modes de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> Mode ferroviaire Mode aérien Mode maritime 	<p>✓ La meilleure accessibilité a permis de développer des projets de transport des autres modes, dans une logique de complémentarité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Plateforme ferroviaire Différents projets ferroviaires (voyageurs et/ou fret) : LGV SEA (réalisé en juillet 2017), GPSO et Vitoria-Dax (en suspens) 	<p>Effets sont constatés mais sans doute moindres que ceux attendus dans le dossier DUP</p> <p>L'A63 contribue à la décision de réaliser un projet, sans pour autant être déterminante comme peut l'être le critère financement. Avec le projet de loi LOM, les investissements publics sont davantage consacrés à la modernisation des réseaux existants (routiers, ferroviaires maritimes et fluviaux), à la désaturation des grands nœuds ferroviaires et au désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.</p>

Démographie / urbanisation

Analyse des effets d'A63 sur la démographie et l'urbanisation

Attractivité des territoires

Le territoire d'étude connaît un fort dynamisme démographique. Ce dynamisme est lié à l'attrait de l'océan et à la pression foncière que cela entraîne. Les prix élevés de l'immobilier de la côte landaise, de l'agglomération bordelaise et de la conurbation basque poussent les ménages à s'éloigner de ces zones pour trouver un logement moins cher.

L'A63 a accompagné ce phénomène. La fiabilisation des temps de parcours a permis d'effectuer des trajets domicile-travail de plus en plus éloignés des zones d'emplois.

L'infrastructure n'étant qu'un support au développement du territoire, elle n'a pas eu un effet direct sur le prix du foncier.

Un support au développement démographique

Les territoires traversés par l'A63 connaissent, avant la mise aux normes autoroutières de l'ex-RN10, un fort dynamisme démographique.

L'A63 a néanmoins participé à l'afflux de ménages, à la recherche de terrains moins chers, dans des communes situées dans la zone d'influence des deux métropoles (Bordeaux et Bayonne). Par exemple, la commune de Belin-Béliet, située à 50 kilomètres de Bordeaux, voit sa population croître tous les ans (en moyenne, +5 800 habitants par an). Depuis la mise en service de l'A63, la commune observe l'installation de types de ménages non représentés auparavant, composés d'un couple d'une quarantaine d'années et d'adolescents pour construire leur résidence principale.

Cette observation est partagée par la Communauté de Communes de Val de L'Eyre.

Ce phénomène entraîne une augmentation du trafic dans la zone et plus particulièrement les déplacements pendulaires.

Le phénomène de shunt : un réel impact au niveau local

Une qualité de vie, loin des grandes métropoles, qui est « entachée » par le transit de PL. Au niveau local, le phénomène de shunt a entraîné des nuisances, en particulier sur la partie Est de l'infrastructure.

Plusieurs acteurs notent que les interdictions de traversées de bourg, mises en place suite à l'augmentation du trafic de transit, ne sont pas respectées.

Située à proximité de la barrière de péage, la commune de Magescq, qui a effectué d'importants travaux pour l'amélioration des cheminements piétons et des espaces publics, voit ses améliorations contrariées par l'augmentation du trafic PL. Les impacts sont tels que les nouveaux habitants ne souhaitent pas s'installer en centre-bourg et demandent la construction de lotissements en périphérie.

Localisée à l'est de l'échangeur 13 (Lesperon), la commune de Rion-des-Landes subit également les nuisances liées à l'augmentation du trafic PL en centre-bourg. Les PL évitent la barrière de péage de Castets en empruntant l'itinéraire RD41 – Tartas - RD824 et traverse la commune pour rejoindre l'autoroute. Il n'existe pas de données de comptages sur l'évolution du nombre de PL. Cependant, les habitants expriment leurs mécontentements face aux impacts de l'amplification du trafic PL sur le cadre de vie et la sécurité (même

si aucun accident n'a été répertorié à ce jour). Pour pallier ces inconvénients, il est envisagé de construire une rocade pour dévier les camions.

Pression foncière

Le département des Landes subit une importante pression foncière.

Le département enregistre chaque année entre + 4 000 à + 5 000 habitants supplémentaires par an. Ces nouveaux arrivants sont :

- Des retraités (50% d'entre eux),
- Des ménages de jeunes actifs (40% d'entre eux),
- Des personnes en recherche d'emploi qui viennent habiter dans une région ensoleillée (10% d'entre eux).

Les prix de l'immobilier atteignent aujourd'hui des niveaux jamais égalés.

La stabilisation des temps de parcours permis par l'A63 et la pression foncière et immobilière sur les agglomérations de Bayonne et de Bordeaux comme sur la partie littorale ont encouragé les ménages à s'éloigner géographiquement de leur lieu de travail afin de s'installer en périphérie où le prix du foncier est plus abordable.

Cependant, **il est difficile de mesurer dans quelle mesure l'A63 a eu un impact sur l'attractivité des territoires périphériques et par conséquent de quantifier son impact sur le prix du foncier.**

L'impact de l'A63 semble a priori mineur. Le prix du m² reste le principal critère de choix, à l'exception des entreprises dont les marchés justifient une implantation à proximité de l'autoroute.

Transport et déplacements de personnes

Lors de la mise en service de l'autoroute, des discussions ont eu lieu concernant sa gratuité. Les acteurs locaux considéraient que les barrières de péage étaient pénalisantes pour leurs concitoyens.

L'idée d'une autoroute gratuite a été abandonnée car ce dispositif demandait un coût considéré trop élevé, qui aurait été supporté par les collectivités.

*La voiture individuelle :
principal mode de
déplacement*

Les habitants du territoire se déplacent principalement en voiture. Certains acteurs **(notamment la Communauté de Communes Val de l'Eyre) affirment que les aires de covoiturage aménagées en lien avec la mise en service d'A63 sont bien utilisées.** Cette pratique se développe pour 2 raisons :

- Réduire / partager les frais de transport,
- Convivialité du déplacement.

Cependant, il semble difficile de confirmer que les aires de covoiturage ont entraîné une augmentation de cette pratique. L'utilisation de ces dernières rend peut-être simplement visible une pratique déjà existante.

Le train : une offre alternative sur certaines liaisons Pour les déplacements à l'échelle régionale, l'encombrement du tronçon à 2x2 voies entre Bordeaux et l'A63 semble avoir eu un effet positif sur le report modal de la voiture vers le train, sur des liaisons interrégionales comme Dax – Bordeaux ou Bayonne – Bordeaux.

Le projet GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest), un projet de lignes nouvelles entre Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse aujourd'hui en suspens, aurait dû renforcer ce phénomène de report modal. Mais il ne figure plus parmi les grands projets ferroviaires dans le projet de loi LOM :

- Concernant la LGV Bordeaux-Toulouse, la priorité est aujourd'hui placée sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux pour décongestionner des voies saturées et ainsi accroître les circulations de TER.
- Le projet LGV Bordeaux Mont-de-Marsan Dax Espagne est reporté à un horizon lointain, après 2037. Il devait notamment contribuer à offrir une desserte de qualité aux voyageurs et à reporter des PL en transit sur la façade atlantique sur le rail.

Selon le département de Gironde, l'offre de transports en commun est à renforcer notamment en augmentant les fréquences, afin de répondre aux enjeux liés à l'augmentation démographique et au prix du carburant.

Ce constat est également partagé par la Communauté de Communes Grand Lacs et celle de Val de l'Eyre. Elles soulignent que l'offre de transports en commun est insuffisante et inadaptée, par exemple :

- La gare ferroviaire d'Ychoux, la grille horaire actuelle est peu cadencée (les rames sont bondées le matin et le soir)
- Les temps de trajet, proposés par les transports régionaux via la gare de Biganos ou Bordeaux, sont trop significatifs.

Consciente des besoins du territoire, la région mène une étude sur le service aux usagers pour réfléchir à l'ouverture des gares et au cadencement de l'offre.

À l'échelle nationale, depuis la création de la LGV entre Angoulême et Bordeaux, l'impression est que le report modal se fait principalement au détriment de l'avion.

Les modes alternatifs pour les déplacements locaux Il existe des initiatives locales pour limiter l'usage de la voiture et offrir une alternative aux ménages ne possédant pas de véhicule.

Le territoire de la Communauté de Communes Val de l'Eyre est en train de développer le réseau Pouce, une offre entre le covoiturage et l'autostop, qui est complémentaire aux transports collectifs. Une plateforme numérique sera mise en place et des aires physiques de pose / dépose seront identifiées. Ces projets apportent une réponse aux besoins de connexions entre des cœurs de villes distants de 10km.

Le territoire possède des infrastructures dédiées aux vélos, telles que les cheminements suivants :

- Contis - Lesperon
- Sinderes - Garrosse - Arjuzanx.

La réalisation d'une liaison entre Arjuzanx - Ygos-Saint-Saturnin - Mont-de-Marsan permettrait de relier la Vélodyssée à la Scandibérique.

La Vélodyssée traverse la Bretagne et longe l'Océan Atlantique jusqu'au Pays Basque.

La Scandibérique est la partie française de l'EuroVelo 3, véloroute européenne reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne).

Ce projet serait un vrai atout pour développer le tourisme vert.

Les points à retenir

- **La fiabilisation du temps de parcours sur l'A63 a participé à l'urbanisation des territoires proches des barrières de péage.** Elle a permis à des ménages de s'éloigner des agglomérations de Bayonne et de Bordeaux. Sur le reste de l'axe, la densité de la population est maintenue.
- **L'A63 semble avoir eu un impact marginal sur le prix du foncier.**
- **La population à proximité de l'A63 a bénéficié de nombreux aménagements visant à améliorer les infrastructures existantes et à valoriser le cadre de vie.** Il s'agit notamment de la création d'aires de covoiturage, l'aménagement de cheminements sécurisés pour les piétons et vélos, ou encore la pratique de l'autostop par la mise en place d'arrêts « Rézo pouce ».
- Cependant, **ces améliorations sont entachées par l'augmentation du transit PL qui évite le péage**, et ce malgré les mesures d'interdiction de circulation PL sur certaines routes départementales et traversées de bourg
- **La route est aujourd'hui le mode privilégié pour le déplacement de personnes**, car l'offre en transport public est aujourd'hui inadaptée aux besoins du territoire, notamment concernant l'évolution des déplacements pendulaires liée à l'éloignement des ménages des zones d'emplois.
- Face aux difficultés rencontrées aux entrées/sorties des agglomérations (bayonnaise et bordelaise), **le train est une alternative à la voiture sur les liaisons interrégionales**

Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts

Les effets constatés d'A63 en matière de démographie et urbanisation sont globalement conformes à ceux attendus, l'expansion démographique des territoires à proximité d'A63 étant déjà existante avant le projet l'infrastructure n'a donc eu qu'un impact limité.

Cf détail ci-dessous.

DÉMOGRAPHIE / URBANISATION

Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison et analyse des éventuels écarts
<p><u>Évolution de la population :</u></p> <p>La mise à 2x3 voies n'aura que très peu d'effets sur l'évolution de la population sur les territoires en périphérie de Bordeaux et de Bayonne, des territoires connaissant une forte expansion démographique</p>	<p>✓ L'A63 n'a globalement pas eu d'effets sur l'urbanisation et sur l'attractivité des territoires; ni sur l'immobilier et le foncier.</p>	<p>Les effets constatés sont ceux prévus dans le dossier DUP</p> <p>L'A63 a permis de soutenir les dynamiques existantes en fiabilisant les temps de parcours</p>
<p><u>Effet sur les équipements (qualité de vie) :</u></p> <p>L'aménagement de l'A63 permettra de sécuriser les temps de parcours pour accéder aux équipements tertiaires structurants souvent implantés au sein des grands pôles urbains : hôpitaux, administration, collectivités, équipements culturels...</p> <p>Afin de rendre plus acceptable le projet de l'A63, des subventions sont accordées par le concessionnaire, visant à limiter les nuisances, améliorer le fonctionnement d'équipements ou d'infrastructures et valoriser le cadre de vie de la population</p>	<p>✓ L'amélioration de l'accessibilité des équipements tertiaires n'est pas spécifiquement évoquée par les acteurs rencontrés. Cependant, la fiabilisation des temps de parcours a souvent été évoquée comme l'un des principaux effets d'A63</p> <p>✗ Les traversées de bourgs des PL, liées aux phénomènes d'évitement des barrières de péage, ont entraîné des nuisances pour les populations locales et des dégradations matérielles pour les collectivités</p> <p>✓ Création d'aires de covoiturage : la pratique du covoiturage est favorisée. De nombreux automobilistes les utilisent</p> <p>✓ Initiatives locales pour limiter l'usage de la voiture et offrir une alternative aux ménages ne possédant pas de véhicule (par exemple le « Rezo Pouce »)</p> <p>✓ Création de cheminements vélos sécurisés et continus</p>	<p>Les effets constatés sont globalement ceux attendus dans le dossier DUP.</p> <p>Seul l'impact de la mise à péage de l'A63 (phénomène de shunt et mise en place des interdictions PL) n'a pas été évalué dans le dossier DUP, et n'a donc pas fait l'objet d'une analyse comparative.</p>

Emploi et développement économique

Analyse des effets du chantier de l'A63

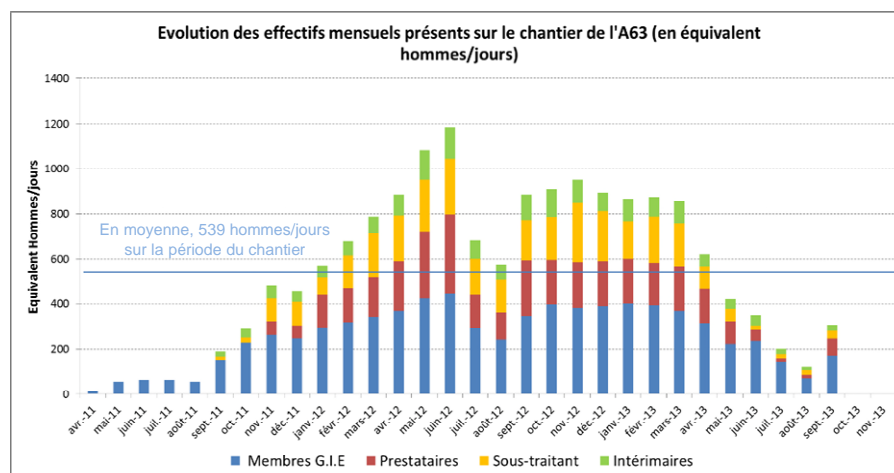
Emplois mobilisés par le chantier

Le chantier de l'A63 a duré 32 mois, d'avril 2011 à novembre 2013. Les données collectées pour mesurer les effets du chantier s'étendent jusqu'en septembre, soit 30 mois. **Sur toute cette période, le chantier a nécessité en moyenne 539 hommes/jours (soit 1 363 hommes.an).** L'unité utilisée pour l'analyse des emplois est l'emploi.an ou l'emploi.jour². Elle traduit la mobilisation du personnel aux différentes phases de travaux.

Le niveau de l'emploi global a augmenté régulièrement d'avril 2011 à juin 2012 pour atteindre 1 190 hommes/jours. Au cours des années de construction, on observe 3 périodes :

- La première année, en 2011, le niveau de l'emploi était de 175 hommes/jours,
- La deuxième année, en 2012, il a atteint 835 hommes/jours,
- La dernière année, en 2013, le nombre d'hommes/jours a régulièrement baissé, de l'ordre de 510 hommes/jours.

Figure 8 : Évolution de l'emploi présent sur le chantier de l'A63 (en équivalent Hommes/jours)



Source : Atlantes – Traitements Egis France

Pour le mois où le nombre d'employés sur le chantier A63 était le plus important, **71% du personnel mobilisé sur le chantier était du personnel déplacé³. Ces chiffres apparaissent cohérents dans le domaine des grands travaux avec une forte mobilité significative du personnel de chantier. C'est cette forte mobilité qui génère sur l'économie locale d'importantes retombées économiques en termes de restauration et d'hébergements.**

² Par exemple, si un chantier fait intervenir un chef d'équipe pendant 18 mois sur le chantier, un ouvrier participant à 3 mois de travaux et un conducteur d'engins durant 3 mois, l'emploi mobilisé sur une année correspond au total à 2 emplois.an (1,5 emplois x an + 0,25 emploi x an + 0,25 emploi x an). Ou encore un travail qui nécessite 4 hommes.jour peut être réalisé en 2 jours par 2 hommes ou en 8 jours par une seule personne disponible en mi-temps

³ Est considérée une personne déplacée si la distance entre son lieu de résidence et son lieu du chantier est supérieure à 100 km

Participation des entreprises locales au chantier

La participation des entreprises intervenues sur le chantier de l'A63 a été appréhendée au regard de trois sources de données :

- Les éléments communiqués au début de l'étude par Atlandes,
- L'analyse de l'enquête réalisée auprès des entreprises impliquées sur le chantier,
- Des entretiens auprès des agences d'intérim et des agences Pôle Emploi.

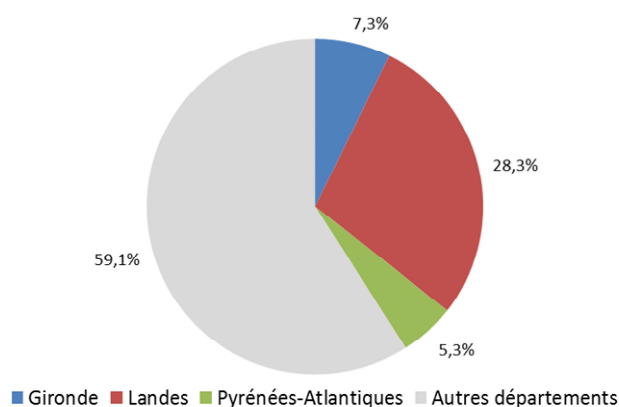
Répartition géographique des entreprises intervenues sur le chantier

Les entreprises étant intervenues sur le chantier de l'A63 ont été classées en fonction de la localisation géographique de leurs sièges sociaux :

- Les départements situés en extrémités nord et sud du tracé de l'autoroute, à savoir la Gironde (33) et les Pyrénées-Atlantiques (64),
- Le département traversé par l'A63, à savoir les Landes (44),
- Les entreprises non locales, situées dans les autres départements français ou à l'étranger.

43% du montant total des marchés a été attribué aux entreprises locales. Cela représente 204 M€₂₀₁₃. Ce montant est particulièrement élevé pour un chantier autoroutier qui nécessite des entreprises très spécialisées, le plus souvent de dimension nationale voire internationale. Ce constat s'explique par le fait que certaines entreprises nationales de taille importante disposent d'antennes et filiales régionales.

Figure 9 : Répartition des montants des chantiers des entreprises selon la localisation des sièges sociaux, hors GIE (en %)

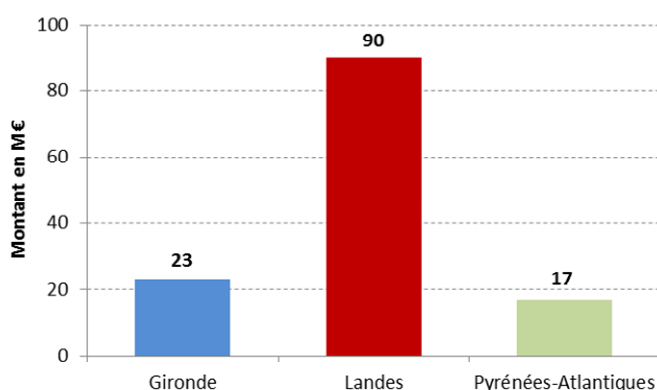


Source : Atlandes

Les Landes concentrent près de 70% des montants versés aux entreprises implantées dans les départements de la zone d'étude. Cette forte part s'explique notamment par la présence du plus long linéaire de travaux de l'A63 sur ce département (91 km dans les Landes sur 104 km de travaux soit 87,9%).

La participation des entreprises landaises (hors GIE) s'élève à 90M€₂₀₁₃.

Figure 10 : Répartition des montants attribués aux entreprises des départements de la zone d'étude, hors GIE (en M€)



Source : Atlandes

Contrats d'insertion Les membres du GIE détachent le personnel d'encadrement et d'exécution nécessaire à la réalisation des travaux.

Le contrat de conception construction impose de réserver une part de l'emploi à des personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières.

32 contrats d'insertion ont été conclus sur la durée de chantier dont 2 pour des postes d'encadrement de chantier et 30 pour des postes d'ouvriers qualifiés. Cela représente un équivalent de 16 Hommes/jours sur la durée totale du chantier soit **6,5% du total des effectifs horaires**.

Emploi intérimaire **Pour répondre aux besoins ponctuels non satisfaits, le GIE fait appel aux agences d'intérim.**

L'emploi intérimaire a représenté **7% des effectifs** mobilisés sur le chantier d'après l'enquête. Les mois de mars 2012 à juin 2012 inclus constituent la période où le recrutement par intérim a été le plus significatif. Au pic de l'activité, dans le premier semestre de 2012, ce sont près de 100 personnes en intérim qui ont été mobilisées pour le chantier. Les métiers concernés par les agences d'intérim sont principalement pas ou peu qualifiés.

Les personnes intervenant sur le chantier étaient des locaux. Ils résidaient dans un rayon de 20-30 km de la base chantier de Labouheyre : Labouheyre, Mimizan, Lue, Parentis-en-Born ou encore Biscarosse (agences d'emplois localisées sur Mimizan) et dans la périphérie de Dax (agence d'emploi localisée à Saint-Paul-les-Dax).

Recrutement et formation **Le chantier de l'A63 n'a pas nécessité de besoins importants en formation.** Néanmoins, des formations et des actions récurrentes de sensibilisation ont été organisées sur la sécurité, en raison du maintien de la circulation routière pendant le chantier qui a constitué un risque accidentogène important.

Les agences Pôle Emploi de Mimizan et de Mont-de-Marsan ont été sollicitées par Egis Exploitation Aquitaine pour un recrutement de

péagistes dans le cadre de l'exploitation des barrières de péage de Castets et de Saugnacq. 34 personnes ont bénéficié d'une formation de 77 heures au métier de péagiste, directement dispensée en interne à l'entreprise sous la forme d'un tutorat.

46 personnes ont été recrutées pour assurer l'exploitation de l'A63 (37 en Contrat à Durée Déterminée, 9 en Contrat à Durée Indéterminée) ; il s'agit d'un recrutement local avec des embauchés résidant principalement au nord de Saugnacq.

Effets liés aux dépenses du personnel

Pour mesurer les effets liés aux dépenses de personnel, deux enquêtes ont été conduites :

- L'une auprès des entreprises impliquées sur le chantier : l'analyse a porté sur 7 entreprises, qui représentent un montant total des travaux de 190 millions d'euros, soit 40% du coût global de l'A63.
- La seconde auprès des établissements d'hébergement et de restauration : sur la vingtaine d'établissements interrogés, 9 ont répondu à l'enquête.

Figure 11 : Liste des structures d'hébergement et de restauration ayant répondu à l'enquête

Nom des établissements enquêtés	Communes
Camping La Forêt Lahitte	Saint-Paul-en-Born
Hôtel-Restaurant l'Escalandes	Lesperon
Hôtel Restaurant des Pins	Azur
Hôtel Restaurant La Bruyère (Hippopotamus)	Castets
Hôtel-restaurant Paris-Madrid	Lesperon
Restaurant La Fringale du Routier	Liposthey
Restaurant La Table d'Escource	Escource
Hôtel-Restaurant l'Aubergade	Labouheyre
Hôtel-Restaurant Le Relais Landais	Castets

Entretiens auprès des entreprises

Pour les mois les plus chargés, le chantier aurait mobilisé en moyenne 540 employés, dont 71% de l'effectif ont eu recours à un hébergement.

La majorité des nuitées en hébergement recensées au cours de l'enquête ont été réalisées en hôtel (56%). Les deux autres types d'hébergement sont l'hébergement en mobile home et la location (respectivement 23% et 18% de la demande totale).

D'après les estimations issues de l'enquête, **ont été réalisées durant la période du chantier de l'A63 :**

- 164 720 nuitées,
- 327 545 repas le midi et 186 045 repas le soir.

Entretiens auprès des structures d'hébergement et de restauration

Sur les 9 enquêtés, 3 établissements ont anticipé l'ouverture du chantier de l'A63 et son apport de clientèle potentielle.

Tous les établissements enquêtés soulignent des effets favorables de la clientèle du chantier de l'A63 sur leurs activités. **Le chantier de l'A63 a eu des effets sur le chiffre d'affaire des établissements enquêtés (entre +10% et +30% en moyenne).** Néanmoins, ces retombées favorables n'ont pas été suffisantes pour que ce développement perdure après le chantier.

Les deux-tiers des gérants enquêtés ont adapté leurs offres (accord contractuel avec le GIE sur le montant du repas de midi, réduction sur la location des mobil-homes, mise en place de « Soirées étape », tarification moindre des chambres à 2 lits ou plus, adaptation de la carte pour les repas de midi).

Le taux de remplissage des établissements interrogés a systématiquement augmenté durant la période du chantier en regard de la période antérieure. **Cette augmentation de la fréquentation est comprise entre +10% et +20%.** Pour la majorité des gérants enquêtés (6 sur 9), l'accueil de la clientèle du chantier n'a pas eu de conséquences négatives sur l'accueil de la clientèle locale ou de passage.

Estimation des dépenses liées au personnel

Les retombées du chantier de l'A63 sur l'économie locale sont estimées à 14 millions d'euros, dont :

- 7,3 millions d'euros pour les dépenses d'hébergement (estimations Atlandes = 8,3 millions d'euros),
- 6,7 millions d'euros pour les dépenses de restauration (64% pour les repas du midi).

Les points à retenir

- **Le chantier A63 a eu un impact indéniable sur l'économie des territoires traversés.** Au cours des 2 années de construction de l'A63, **de nombreuses entreprises locales ont été impliquées sur le chantier.** 43% du montant total des marchés a été attribué aux entreprises locales.
- **Une part non négligeable est revenue à la main d'œuvre locale.**
- **D'importantes retombées économiques en termes de restauration et d'hébergements** ont également été constatées au moment des gros travaux demandant une forte mobilisation du personnel. Elles sont évaluées à 14 millions d'euros.
- Pour les mois les plus chargés, le chantier a mobilisé en moyenne 540 employés, dont 71% de l'effectif ont eu recours à un hébergement.

Analyse des effets d'A63 sur les zones d'activités

Une photographie au moment de la mise en service de l'A63

La pièce F du dossier d'évaluation économique et sociale produite dans le cadre du dossier DUP du projet d'autoroute A63 n'aborde pas – sinon de manière très marginale- le thème des zones d'activités, alors qu'il semble être fondamental en matière de structuration, d'aménagement du territoire, ainsi qu'en matière de développement économique et d'emploi.

Pour pallier ce manque, un point zéro a été mené en 2013-2014, à la mise en service de l'A63, de sorte à mesurer l'évolution du tissu et d'évaluer le rôle de l'A63 dans les dynamiques constatées par les acteurs locaux interrogés.

À partir des données collectées auprès des structures intercommunales, une cartographie en situation 2013 a été réalisée.

La zone d'études directe de l'A63 comptait 95 zones d'activités en 2013, réparties sur 44 communes. Ces zones d'activités s'étendaient sur plus de 1 700 hectares dont 13% disponibles.

Quatre grands secteurs géographiques se dégagent :

- Au nord de l'aire d'étude directe, le sud de Bordeaux,
- Dans le secteur central, la commune de Castets,
- Le secteur de Dax,
- Au sud de la barrière de péage, entre Saint-Geours et Bayonne.

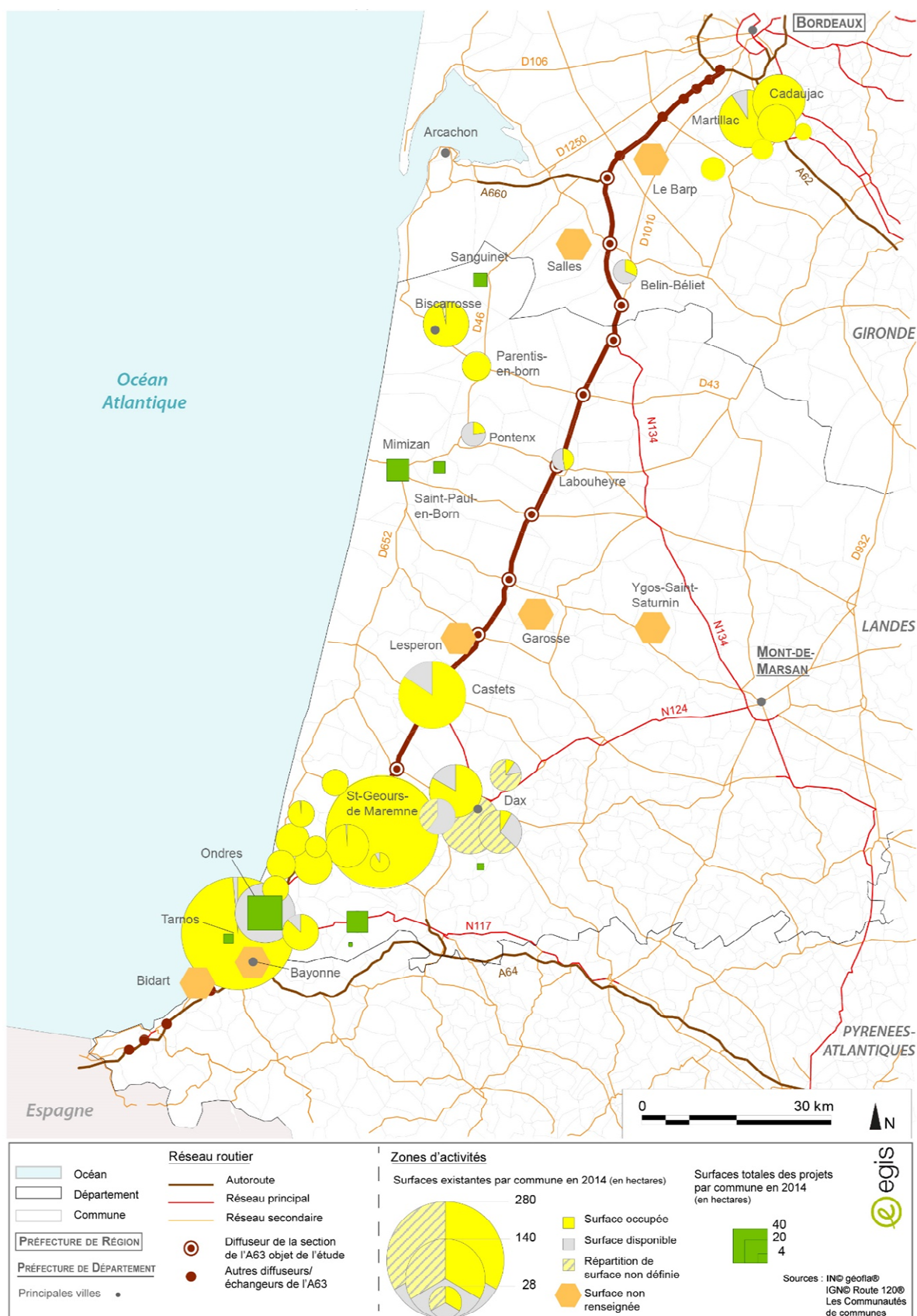
La majorité des zones d'activités ont une surface totale inférieure à 15 ha. Les zones d'activités qui sont les plus importantes sur le territoire d'étude sont :

- *Atlantisud* localisée à Saint-Geours-de-Maremne (40) avec 250 ha,
- *Zone industrielle* implantée à Tarnos (40) avec 120 ha,
- *Casablanca* localisée à Saint-Vincent-de-Tyrosse (40) avec 50 ha,
- *Site de Montesquieu* localisé à Martillac (33) avec 45 ha,
- *Mountagnotte* localisée à Biscarosse (40) avec 45 ha,
- *ZA La Roche* localisée à Cadaujac (33) avec 40 ha.

9 projets de création de zones d'activités ont été recensés en 2013, représentant potentiellement à terme près de 100 ha de surfaces de zones d'activités supplémentaires. **Les Communautés de communes porteuses de ces projets de création sont : le Grand Dax, la CC de Seignanx, la CC de Mimizan, la CC des Grands Lacs.**

Le tissu économique du territoire en comparaison à d'autres territoires n'a pas fait l'objet d'initiatives de développement départementales.

Figure 12 : Localisation des principales zones d'activités dans la zone rapprochée de l'A63 en 2014



Des effets d'A63 sur les zones d'activités

Dans le département des Landes, il existe 2 zones d'activités importantes à proximité immédiate de l'A63, qui ont connu un essor depuis la mise en service de l'A63 :

- **La ZA Atlantisud** de Saint-Geours-de-Maremne,
- **La ZA du Percq à Castets**, qui représente 60% du foncier économique de la Communauté de Communes de la Côte Landes Nature. Des créations d'autres zones sont prévues sur Castets.

Ces deux zones sont complètes. **La mise en service d'A63 a conforté la vocation économique de ces dernières.**

La ZA de Castets a son activité fortement liée à l'A63 notamment concernant la logistique.

Des projets de ZA à vocation commerciale ont fleuri aux abords d'A63, ces projets se basant sur l'effet vitrine d'A63. Mais, le prix du m² reste le principal critère dans le choix de l'implantation des entreprises.

Selon Monsieur DUSSIN de la CCI des Landes, le plafond des possibles en termes d'implantation d'activités à proximité d'A63 a été atteint. Le développement exogène ne correspond plus à une réalité du terrain.

Le conseil départemental des Pyrénées Atlantique ajoute même que si l'ensemble des projets de ZA aboutissent, ils pourraient avoir des impacts négatifs sur le fonctionnement des centres urbains des collectivités concernées (augmentation du trafic, discontinuité du tissu urbain...). **Une approche globale a fait défaut ainsi qu'une réflexion sur le fonctionnement urbains des collectivités impactées.**

Les points à retenir

- **Le prix au m² est le critère primordial concernant le choix d'implantation des entreprises**
- **L'A63 a entraîné une augmentation du nombre de projets de création de ZA, les collectivités à l'initiative de ces projets souhaitant bénéficier de l'effet vitrine d'A63.** La création de ces projets n'ayant pas été coordonnée ceci entraîne un manque de cohérence et des impacts sur l'organisation des centres urbains.

Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts

L'effet constaté d'A63 sur les zones d'activités est principalement la fiabilisation des temps de parcours. Ce qui a eu de fait un impact positif sur le fonctionnement de ces dernières.

Concernant l'élargissement de leur aire d'influence, cet effet n'a pas été expressément mentionné lors des entretiens.

Cf détail ci-dessous.

EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison et analyse des éventuels écarts
<p><u>Effets directs et indirects de la construction de l'A63 sur l'emploi</u></p> <p>Les travaux puis l'exploitation de l'A63 vont permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois et de dégager un surplus économique</p> <p>Estimé à environ 506,8 M€₂₀₁₃ (soit 401 M€₂₀₀₆), les emplois générés par la mise à 2x3 voies de l'A63 sont estimés à 5 055 emplois.an pour toute la durée des travaux, dont 1 880 emplois.an directs</p>	<p>✓ Le coût de la réalisation de l'infrastructure autoroutière, estimé à 476,8 M€₂₀₁₃, a nécessité 1 363 emplois.an directs (des emplois sur le chantier).</p> <p>Pour 1M€ investi, le chantier de l'A63 a généré 3 emplois.an directs, alors que le dossier DUP estimait à 4 emplois.an directs.</p>	<p>Le chantier a eu un impact indéniable sur le chômage local.</p> <p>Les prévisions du dossier DUP sont légèrement surestimées.</p>
<p><u>Effets de la construction de l'A63 sur l'économie locale</u></p> <p><i>Thème non traité dans le dossier DUP</i></p>	<p>✓ La main d'œuvre présente a généré une consommation qui a bénéficié aux commerces et services locaux (restauration, hébergement). Il s'agit des emplois induits. Les retombées du chantier de l'A63 sur l'économie locale sont estimées à 14 millions d'euros, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 7,3 M€ pour les dépenses d'hébergement, ■ 6,7 M€ pour les dépenses de restauration 	<p>Grâce à un travail de collecte réalisé à la fin de la période de chantier, le bilan ex-post a permis de capitaliser une bonne connaissance des effets du chantier de l'A63</p>
<p><u>Effets de l'A63 sur les zones d'activités</u></p> <p>Amélioration du fonctionnement des sites industriels situés dans la zone d'influence de l'A63.</p> <p>Extension de l'aire d'influence des entreprises</p>	<p>✓ L'A63 semble avoir entraîné une augmentation du nombre de projets de création de ZA. Les collectivités ont été à l'initiative de ces projets car elles souhaitent bénéficier de l'effet vitrine d'A63.</p> <p>Aucune démarche de mise en cohérence des projets de ZA n'a été menée. Cela a causé des impacts sur l'organisation des centres urbains. Une approche globale à l'échelle de l'axe a fait défaut.</p> <p>✓ Le fonctionnement des sites industriels a été amélioré grâce à la fiabilisation des temps de parcours.</p>	<p>L'A63 semble avoir eu des effets sur le tissu économique, comme prévu dans le dossier DUP.</p> <p>Les effets n'ont pas été mesurés.</p>

Principaux secteurs d'activités économiques

Analyse des effets d'A63 sur les principaux secteurs d'activités économiques

Emploi

Les Landes et la Gironde sont des départements créateurs d'emplois. Néanmoins, le taux de chômage reste similaire à celui observé à l'échelle nationale.

Figure 13 : Pourcentage d'actifs en 2010 et 2015 dans les Landes et en Gironde

Département	% d'actifs en 2010	% d'actifs en 2015
Gironde	71,1 <i>dont 8,1 de chômeurs</i>	73,7 <i>dont 10,1 de chômeurs</i>
Landes	72,1 <i>dont 8,1 de chômeurs</i>	74,4 <i>dont 10,3 de chômeurs</i>

Source : Insee

Le secteur d'étude connaît un dynamisme économique. Certaines communes telles que Saint-Geours-de-Maremne et Castets, ont quasiment autant d'emplois que d'habitants.

Le secteur d'activité employant le plus grand nombre d'actifs est celui du commerce, des transports et des services divers. La part de ce dernier a d'ailleurs légèrement augmenté entre 2010 et 2015 dans la répartition de l'emploi des deux départements.

Figure 14 : Répartition des emplois selon le secteur d'activité en %

Année	2010		2015	
Département	33	40	33	40
Agriculture	4,9	5,7	4,3	5,4
Industrie	10,1	15,4	9,3	13,9
Construction	7,1	8,2	7	7,8
Commerce, transports, services	46	38,5	46,4	38,8
Administration, enseignement, santé, action sociale	31,9	32,2	32,7	34

Sources : Insee

Selon les acteurs interrogés, l'A63 ne semble pas avoir eu d'impact sur la création d'emploi ni sur la répartition des secteurs d'activité.

Activité industrielle

L'A63 est située entre deux zones de chalandise – Bordeaux et Bayonne/Espagne. **Elle a permis de conforter les activités déjà en place sur le territoire en facilitant leur fonctionnement :**

- Le bois – papier,
- L'agro-industrie,
- La chimie- plastique,
- L'aéronautique-mécanique.

L'implantation des entreprises se fait en fonction de la disponibilité et du prix du foncier. La raison pour laquelle les entreprises, surtout logistiques, se sont installées entre Castets et Saint-Geours-de-Maremne est liée à un prix au m² plus attractif. **L'influence d'A63 sur l'activité économique semble exister mais reste faible.** Néanmoins, la fiabilisation des temps de parcours a permis aux entreprises de bénéficier d'un élargissement de leurs aires de chalandise.

Au niveau local, A63 a permis de soutenir le développement de l'activité commerciale, en particulier pour les communes qui ont vu leur population augmenter du fait de la pression foncière. De plus, l'augmentation des traversées de bourgs par les PL évitant les péages a amené une nouvelle clientèle aux commerces de bouche.

Pour la commune de Castets, l'autoroute lui a permis d'être sélectionnée pour la réalisation du projet de vague artificielle, appelé « parc Wavelandes ». La proximité avec l'échangeur autoroutier a clairement pesé dans le choix de l'emplacement de ce projet, ainsi que le fait d'être desservi par une autoroute reliant le Sud de l'Europe au Nord de l'Europe.

Activité agricole

Foncier

L'A63 a eu, du fait de l'élargissement de l'emprise routière, des effets sur le foncier agricole. Des mécaniques de rétablissement ont été mises en place pour basculer des parcelles entre exploitations.

Selon la Communauté de Communes de Morcenx, l'A63 n'aurait pas eu d'impact sur l'augmentation du prix du foncier.

Effets sur les flux de produits agricoles et sur l'agro-alimentaire

Plusieurs entreprises sont implantées sur le territoire :

- L'usine de Bonduelle à Labenne pour la production de maïs doux.
- L'entreprise Labeyrie Foie Gras et Saumon à Saint-Geours-de-Maremne.
- Des entreprises liées au bois, notamment Pantyr implantée sur Saint-Vincent-de-Tyrosse qui fabrique des panneaux agglomérés,
- L'entreprise COPADAX, productrice d'asperges, localisée à Castets.
- Les entreprises spécialisées dans la production de carottes
- L'entreprise Prim'Co spécialisée dans le commerce en gros de fruits et légumes (marque commerciale Priméale) à Ychoux.

Ces entreprises sont directement impactées de manière favorable par la mise en service d'A63, car elle doit être empruntée pour le transport des produits finis.

Elle a permis de faciliter l'acheminement des produits agro-alimentaires en fiabilisant les temps de parcours (en particulier pour les denrées périssables) Néanmoins, A63 n'a pas entraîné d'effets flagrants sur les flux de produits agricoles et sur l'agro-alimentaire des territoires concernés.

*Évolution de la
typologie agricole*

Le territoire agricole à proximité de l'A63 comporte des cultures à forte valeur ajoutée, notamment dans des terrains sableux avec irrigation : maïs, semences, légumes. La pression agricole sur ces parcelles est donc forte.

La mise en service d'A63 n'a pas eu d'effets sur la typologie agricole des Landes.

*Effets sur les activités
agricoles*

Les exploitants agricoles travaillent avec des coopératives privées qui font le lien avec les marchés de consommateurs localisés en Espagne et à Bordeaux.

L'A63 n'a pas forcément permis le développement de nouveaux marchés. Cependant elle a facilité la logistique des coopératives agricoles.

Tourisme

Le gros point d'attractivité touristique du département de Gironde est le bassin d'Arcachon. L'afflux touristique sur la Gironde et sur Bordeaux ne se fait pas forcément par l'autoroute, il peut se faire par d'autres modes (avion, fer, fluvial). De plus, le tourisme viticole et le tourisme urbain ne sont pas concernés par A63. L'infrastructure ne semble donc pas avoir influencé le tourisme sur ce département.

Pour les Landes du nord au sud, le territoire peut être découpé en 4 zones touristiques éventuellement influencées par les aménagements de l'A63 :

- Au nord, le secteur des Grands Lacs (Biscarosse),
- Au centre, les secteurs Mimizan et Côte Landes Nature, un positionnement vers la nature
- Au sud, le secteur Bayonne-Anglet-Biarritz,
- A l'Est, le secteur Grand Dax, cela peut avoir de l'intérêt

Il n'existe pas de données concernant les effets d'A63 sur le tourisme. Selon les comités départementaux du tourisme, l'A63 n'a pas suscité l'implantation d'un grand pôle d'attractivité touristique ou d'un site majeur. Elle n'a pas non plus eu d'effet sur l'image et la notoriété du territoire, déjà bien établies.

L'A63 supporte une part importante de flux de transit Nord - Sud de la France, voire Espagne et Portugal mais a priori elle n'est pas forcément venue conforter l'afflux touristique sur Bordeaux.

Cependant, l'A63 semble avoir eu des effets touristiques sur la côte landaise et plus particulièrement sur le secteur de Biscarosse et de Mimizan. Notamment avec une augmentation des séjours courts hors période estivale.

Selon la Communauté de Communes de Val de l'Eyre, A63 sera un atout pour mettre en place une véritable politique axée sur le tourisme vert avec le Parc Naturel Régional de Gascogne (découverte de la faune et de la flore par exemple). Une signalétique appropriée doit pour cela être mise en place. Sur ce point, Atlandes précise que la réglementation des autoroutes a entraîné la suppression de panneaux par rapport à ce qui existait sur la RN10. De plus, il y a eu la disparition des villes étapes, de par l'existence de l'autoroute.

Certains acteurs mentionnent que l'A63 permet d'irriguer les petits villages et de faciliter le maintien et l'implantation de petits commerces.

La commune de Belin-Beliet précise que les routiers, qui ne respectent pas l'interdiction de traverser, se restaurent dans le village, amenant une clientèle. **Les touristes usagers d'A63 qui se rendent/ reviennent d'Espagne par exemple, sortent à Belin-Beliet pour faire une halte sur le trajet, faire le plein de carburant et se restaurer.** Les voitures s'arrêtent dans le village afin d'éviter les achats plus onéreux dans les stations-service d'autoroute.

L'axe A63 constitue un axe majeur de transport fret. Il concentre un nombre important d'entreprises logistiques, notamment sur Castets et Canéjan (Nord de l'axe, à proximité de Bordeaux).

L'A63 a dû permettre de faciliter le fonctionnement des entreprises logistiques en fiabilisant les temps de parcours.

La route est aujourd'hui le mode privilégié pour le transport de marchandises. Pour limiter le trafic routier de marchandises de transit, des projets de plateformes ferroviaires ont été étudiés :

- **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, devrait voir le jour entre 2021 et 2023. 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. Il pourrait répondre aux besoins du port de Bayonne pour le transport de containers. Le reste pourrait être constitué de vracs, de caisses mobiles. Des entreprises sont déjà intéressées par la nouvelle offre ferroviaire.
- Un projet de plateforme de feroutage à Mouguerre n'a pas abouti. Il existe une plateforme combinée mais celle-ci ne peut être utilisée que par des véhicules équipés de caisses mobiles, ne permettant pas un service sans rupture de charge.

D'autres projets visant à favoriser le report modal ont également été étudiés mais mis en suspens avec la loi LOM :

- Relance des autoroutes maritimes sur la façade Atlantique
- Prolongation de la ligne Pau-Canfranc vers l'Espagne
- Projets inscrits dans le Corridor Atlantique, un axe appartenant au réseau central du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)⁴, qui visent à favoriser les échanges tant de voyageurs que de marchandises au sein de l'Europe.
 - En France, la branche Bordeaux-Dax du projet GPSO (Grand projet Sud-Ouest),
 - Sur la section internationale, la liaison Vitoria-Dax.

Le projet de loi LOM, adopté par le Sénat le 02 avril 2019 en première lecture, donne en effet la priorité à la modernisation des infrastructures existantes. Ces projets de transport sont reportés à un horizon lointain.

Néanmoins, selon la Région, ces projets auront un effet très limité sur le trafic d'A63, leur capacité étant beaucoup plus faible que celle offerte par l'infrastructure autoroutière.

⁴ Le réseau RTE-T permet de relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique (de Lisbonne à Madrid jusqu'à la frontière) au reste de l'Europe, d'une part vers l'axe de la Seine jusqu'au Havre, d'autre part vers le Grand Est et l'Allemagne dans sa partie Est

Les points à retenir

- **Emploi** : L'A63 n'a pas joué de rôle dans la création et la répartition de l'emploi du territoire. Les emplois durables n'ont pas considérablement évolué suite à sa mise en exploitation.
 - **Activité industrielle** : L'A63 a permis de conforter les activités déjà en place sur le territoire. Les entreprises ont bénéficié d'un élargissement de leurs aires de chalandise.
 - **Activité agricole** : L'acheminement des produits agro-alimentaires (en particulier les denrées périssables) a été facilité grâce à la fiabilisation des temps de parcours. Néanmoins, les flux et la structure des produits agricoles n'ont pas été modifiés à la suite de la mise aux normes autoroutières de l'ex-RN10.
 - **Tourisme** : L'A63 a eu principalement un impact sur la partie Ouest du territoire en favorisant le développement des séjours courts sur la côte landaise. L'A63 pourrait être un atout à la mise en place d'une véritable politique axée sur le tourisme vert (notamment avec le Parc Naturel Régional de Gascogne).
- Transport / logistique** : L'A63 a dû faciliter le fonctionnement des entreprises logistiques en fiabilisant les temps de parcours. Sa présence a vraisemblablement influencé le choix et la décision de réaliser un projet de plateforme ferroviaire près de Tartas.

Comparaison entre effets prévus et effets observés – analyse des écarts

Les effets attendus de la DUP sont globalement conformes à ceux constatés. Néanmoins, le manque de données quantitatives limite la comparaison entre les prévisions et la réalité.

Cf détail ci-dessous.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES		
Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison et analyse des éventuels écarts
<p><u>Activité agricole</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – L'A63 permettra d'améliorer les conditions de transport des produits agricoles, de manière plus sûre et plus rapide (fiabilisation des temps de parcours). – L'A63 permettra le rapprochement de la zone d'influence du projet et des pôles urbains de Bordeaux, Bayonne, Dax et Mont-de-Marsan en étendant le marché des produits alimentaires (diminution des temps de parcours). 	<p>✓ La sécurisation des temps de parcours a permis par l'A63 à faciliter le transport de marchandises</p> <p>✓ L'extension de la zone d'influence n'est pas spécifiquement évoquée par les acteurs rencontrés. Cependant, la fiabilisation des temps de parcours a souvent été évoquée comme l'un des principaux effets d'A63</p>	<p>Les effets constatés sont globalement ceux attendus dans le dossier DUP.</p>
<p><u>Activité industrielle</u></p> <p>L'A63 permettra d'améliorer le fonctionnement des sites industriels situés dans la zone d'influence de l'A63 (diminution des coûts de transport avec à long terme, meilleure rotation des véhicules, baisse dans la consommation du carburant, diminution de l'usure des véhicules, etc.)</p> <p>>la Papeterie de Gascogne et F.P. Bois à Mimizan, > Labeyrie à Soustons, >Maïsador et Delpeyrat à Mont-de-Marsan, > Sony à Tartas, >Turbomeca à Bordes, >Autobar Packing France à Mont-de-Marsan et Soustons.</p>	<p>✓ La fiabilisation des temps de parcours a permis de conforter les activités déjà en place sur le territoire en facilitant leur fonctionnement.</p> <p>Les entreprises ont bénéficié d'un élargissement de leurs aires de chalandise.</p>	<p>Les effets constatés sont globalement ceux attendus dans le dossier DUP.</p>
<p><u>Commerces et services</u></p> <p>Peu d'effets négatifs. Les communes suivantes : Le Muret, Liposthey, Labouheyre, Castets, Magescq se sont déjà réorganisées face au passage de l'A63 et les pertes de clientèle ont déjà dû être compensées pour la plupart des commerces par la suppression des inconvénients liés au trafic de transit (nuisances, insécurité, stationnement difficile...).</p>	<p>✓ Les communes citées dans les effets attendus n'ont pas mentionné d'effet particulier sur les commerces. Elles estiment que l'A63 aurait permis le maintien et l'implantation de petits commerces, grâce aux touristes et aux PL de passage, qui préfèrent sortir de l'autoroute pour faire une halte (achats moins onéreux que dans les stations-service).</p>	<p>Comme le prévoyait le dossier DUP, l'A63 a eu de faibles effets sur les commerces et services et pas d'effet négatif.</p>

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Effets attendus DUP	Effets constatés	Comparaison et analyse des éventuels écarts
<p>Activité touristique</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'aménagement de l'A63 renforcera le dynamisme des sites touristiques aquitains et plus particulièrement les sites landais (stations balnéaires, thermes, activités de découverte du patrimoine), avec notamment : <ul style="list-style-type: none"> • un accroissement du nombre de séjours courts, • un développement des activités tertiaires, marchandes de type hôtellerie, restauration, animation, • un maintien des activités artisanales, des commerces de proximité et des services publics. – Le tourisme vert, en plein essor dans la zone de proximité du projet, pourra également renforcer la fréquentation des sites majeurs comme : <ul style="list-style-type: none"> • le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et ses sites protégés, • l'écomusée de la Grande Lande à Marquèze (Sabres), • les chemins du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle, • le berceau de Saint-Vincent-de-Paul, • les arènes participant à la tradition festive des Landes. 	<p>✓ L'augmentation du nombre de séjours courts a été constatée par les acteurs interrogés.</p> <p>Il n'existe aucune donnée précise quant à l'impact de l'A63 sur le développement des activités tertiaires, du maintien des activités artisanales, des commerces de proximité et des services publics.</p> <p>✗ Le tourisme vert ne semble pas encore bénéficier pleinement des effets d'A63.</p> <p>✓ La côte landaise est le principal secteur touristique qui a bénéficié des effets d'A63. L'A63 a eu des effets plus particulièrement sur le secteur de Biscarosse et de Mimizan, notamment avec une augmentation des séjours courts hors période estivale.</p>	<p>À l'exception du tourisme vert, les effets constatés sont globalement ceux attendus dans le dossier DUP.</p> <p>L'A63 pourrait être un atout à la mise en place d'une véritable politique axée sur le tourisme vert (notamment avec le Parc Naturel Régional de Gascogne).</p>