

Rapport n° 014179-01
octobre 2022

Avis de l'IGEDD sur le bilan ex post de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de- Maremne

Arnaud ZIMMERMANN - IGEDD

igedd.developpement-durable.gouv.fr



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport

Statut de communication	
<input type="checkbox"/>	Préparatoire à une décision administrative
<input type="checkbox"/>	Non communicable
<input type="checkbox"/>	Communicable (données confidentielles occultées)
<input checked="" type="checkbox"/>	Communicable

Sommaire

Résumé	6
Liste des recommandations	7
Introduction	8
Rappel de la procédure	8
Eléments de méthodologie	8
1 Présentation de l'opération	9
1.1 Genèse du projet.....	9
1.2 Les objectifs du projet	10
1.3 Description de l'opération.....	10
1.4 Eléments du bilan <i>ex post</i>	12
2 Coûts de construction, d'exploitation et d'entretien	13
2.1 Coûts de construction de l'ouvrage	13
2.2 Coûts d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage	14
3 La circulation et les trafics	15
3.1 Les prévisions du dossier d'enquête publique.....	15
3.2 Les trafics constatés après la mise en service du projet	16
3.2.1 Les trafics sur l'A63.....	16
3.2.2 Les trafics sur le réseau secondaire.....	17
3.3 La comparaison des trafics <i>ex ante</i> et <i>ex post</i> sur l'A63 en 2017	18
4 La sécurité routière et la qualité de service	20
4.1 La sécurité routière	20
4.2 Les temps de parcours.....	21
4.3 Le stationnement des poids lourds.....	21
5 Bilans socio-économiques	23
5.1 Le bilan prévisionnel du dossier de DUP.....	23

5.2 Le bilan socio-économique <i>ex post</i>	24
6 Rentabilité financière de la concession	26
7 Contribution de l'infrastructure au développement du territoire	28
7.1 Effets sur l'aménagement du territoire	28
7.2 Effets sur la démographie et l'urbanisation	29
7.3 Effets sur l'économie locale et l'emploi	29
7.3.1 Le chantier de l'A63 et l'exploitation de l'A63	29
7.3.2 Les zones d'activités	30
7.3.3 Les secteurs d'activités économiques	32
7.4 Synthèse de la contribution de l'infrastructure au développement du territoire....	32
8 Volet environnemental	33
8.1 Le cadre et la qualité de vie de la population	33
8.2 Le bruit	33
8.3 La qualité de l'air	33
8.4 Le patrimoine et paysage	34
8.5 La protection de la ressource en eau	34
8.6 Les milieux naturels	35
8.7 Risques	36
8.8 Impacts du chantier	36
8.9 Emprunts et dépôts de matériaux	37
8.10 Politique 1 % paysage et développement.....	37
8.11 Synthèse du volet environnemental.....	37
Conclusion	38
Annexes	39
Annexe 1 Lettre de mission	40
Annexe 2 Liste des personnes rencontrées	41
Annexe 3 Estimation détaillée de l'avant-projet sommaire	42

Annexe 4 Cartes de l'évolution des trafics du réseau local	43
Annexe 5 Données de modélisation des trafics du bilan <i>ex post</i> (Extrait).....	45
Annexe 6 Bilan socio-économique <i>ex post</i>, par acteur, sans les transferts entre acteurs (Source : EGIS).....	47
Annexe 7 Glossaire des sigles et acronymes.....	48

Résumé

Le projet autoroutier A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne consiste en l'aménagement progressif à 2x3 voies d'un itinéraire existant à 2x2 voies, réalisé dans le cadre d'une concession, avec la mise en place d'un péage après la réalisation de ces aménagements.

Le bilan *ex post* de cette opération a été réalisé par le concessionnaire Atlantes avec un souci manifeste d'exhaustivité et de transparence. Il est satisfaisant sur le plan méthodologique, dans l'ensemble, malgré le traitement de quelques thématiques manquant parfois de rigueur, avec des explications non étayées. Il est dommage que le Cerema n'ait pas produit un avis sur les aspects socio-économiques, comme il l'a fait sur le volet environnemental.

Les coûts de l'opération (pour sa réalisation et son exploitation) ont été maîtrisés. La mise en service complète est intervenue en 2014, sans discontinuité des travaux, l'Etat n'ayant pas repris dans ses engagements le principe, affiché lors de l'enquête publique, d'augmenter progressivement la capacité de l'A63 seulement lorsque le besoin est constaté sur le plan du trafic et non en l'anticipant.

Les objectifs de l'opération sont atteints en termes d'amélioration des services aux usagers : les temps de parcours sont réduits, sauf en période de pointe en raison des répercussions de la congestion de l'A63 en dehors du périmètre concédé ; la sécurité routière progresse ; les poids-lourds disposent de stationnements satisfaisants.

Les objectifs sont également atteints en termes d'insertion environnementale de l'infrastructure, avec la mise en place de protections acoustiques, une amélioration des dispositifs d'assainissement et de l'intégration paysagère. Les engagements de l'Etat en matière d'environnement ont, dans l'ensemble, été respectés et n'appellent que quelques mesures correctrices.

La rentabilité socio-économique *ex post* reste positive, mais en deçà des prévisions initiales, essentiellement en raison de trafics moindres que ceux prévus, réduisant les avantages en termes de gains de temps et de confort des usagers et de diminution de l'accidentologie.

Le bilan *ex post* fait apparaître une surestimation du trafic de 10% à 20% par rapport aux prévisions *ex ante*. Celles-ci ont été faites sur l'hypothèse non justifiée que les trafics seraient identiques en situation de projet et en situation de référence, ce qui implique l'absence de trafic d'évitement des barrières de péage et de trafic induit par la nouvelle infrastructure plus performante. Le bilan *ex post* a évalué que le trafic d'évitement pourrait représenter de l'ordre de 10 % du trafic en section courante de l'A63 et constituer ainsi une part non négligeable de la surestimation des trafics. Il faut aussi tenir compte de la crise économique de 2008, intervenue après l'enquête publique et qui a eu des répercussions jusqu'en 2012-2013. Au final, les hypothèses dites « Becker » (issues du « *chapeau multimodal* » pour les transports sur le corridor multimodal Atlantique) prises pour les prévisions de trafics se sont révélées trop fortes.

Même si l'opération a été réalisée sans recours aux fonds publics, l'absence d'éléments sur la rentabilité financière de la concession dans l'évaluation *ex ante* et leur comparaison avec les résultats *ex post* du concessionnaire constitue une lacune notable de l'évaluation. Celle-ci est à apprécier dans un contexte d'attente de transparence du public à l'égard des concessionnaires autoroutiers et particulièrement pour cette première opération d'aménagement d'une infrastructure routière existante, avec la mise en place d'un péage.

Liste des recommandations

Recommandation 1. [A la DGITM] En cas de mise en place d'un péage sur une infrastructure existante, la mission recommande d'examiner avec finesse le trafic induit et les trafics d'évitement des barrières de péage dans la situation de projet de l'évaluation ex ante. Les comptages réalisés ex post doivent être complétés, si nécessaire, par des enquêtes origine-destination pour la comparaison avec les hypothèses ex ante et notamment les effets du niveau de péage. 19

Recommandation 2. [A la DGITM et au Cerema] Le bilan ex post doit comprendre l'avis technique du Cerema sur l'évaluation socio-économique ex post établie par le maître d'ouvrage. La mission rappelle que cet appui est essentiel pour fiabiliser l'analyse du bilan socio-économique ex post, en vérifiant les hypothèses et les calculs du maître d'ouvrage. Pour être pertinente, cette analyse doit, par ailleurs, s'appuyer sur une décomposition du bilan socio-économique par acteur avec transferts. 25

Recommandation 3. [A la DGITM et à Atlandes] La mission rappelle que le bilan LOTI d'une opération concédée doit comporter un bilan financier. Il convient de veiller à traiter explicitement la rentabilité financière dans l'évaluation ex ante, lors de l'enquête publique. L'évaluation ex post doit présenter des indicateurs de rentabilité financière actualisés, permettant d'apprécier le bon calibrage du niveau de péage de la concession et du montant de la subvention publique ou du droit d'entrée, selon la configuration de la concession. 27

Recommandation 4. [A la DGITM] L'évaluation de la contribution d'une infrastructure routière à l'aménagement du territoire et son développement économique nécessite de disposer de données quantitatives, nombreuses et diverses. La mission constate la difficulté de collecte de ces données par le maître d'ouvrage seul ; la mission suggère un cadrage avec la DGITM pour bien identifier les données pertinentes, au regard de l'opération, et l'appui des services déconcentrés de l'Etat pour mettre en place les outils de collecte, avant et après la mise en service de l'infrastructure. 32

Recommandation 5. [A Atlandes] Pour conforter le bilan environnemental globalement positif de l'opération, rendre public le bilan des actions complémentaires identifiées. 37

Introduction

Par lettre du 25 novembre 2021, la directrice des infrastructures de transport (DIT) a demandé au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), devenu inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) au 1^{er} septembre 2022, de produire un avis sur le bilan *ex post* de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

Rappel de la procédure

Les articles L. 1511-2 et L. 1511-6 du code des transports (repris de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI ») prévoient que les grandes opérations d'infrastructures¹ fassent l'objet d'une évaluation préalable ; lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan est établi par le maître d'ouvrage au plus tard cinq ans après l'achèvement du projet.

Les articles R. 1511-8 et R. 1511-9 du code des transports (repris du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984) prévoient que le bilan est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées ; ce bilan est soumis à l'avis de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Éléments de méthodologie

Le bilan d'un projet d'infrastructure repose sur une logique différentielle. Il consiste à évaluer les effets de la réalisation de l'infrastructure en comparant une situation de projet, dans laquelle l'infrastructure est décidée et mise en service, à une situation de référence, dans laquelle l'infrastructure n'est pas créée.

Dans les études *ex ante*, présentées lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'évaluation des effets s'appuie sur des hypothèses au moment de la conception de l'infrastructure, qui portent à la fois sur les éléments de la situation de projet (ce qui se passe si le projet est réalisé) et les éléments de la situation de référence (comment évoluent « naturellement » les trafics, l'environnement, les modes concurrents, les caractéristiques socio-économiques environnantes si le projet n'est pas réalisé).

Dans le bilan *ex post*, l'évaluation est réalisée sur la base de données réelles et observées pour ce qui concerne la situation de projet (puisque celui-ci est effectivement réalisé), mais aussi des hypothèses faites *ex ante* dans l'appréciation de la situation de référence. Ainsi, il est indispensable de corriger la situation de référence si des évolutions majeures, non prévues, ont modifié de façon importante le contexte du projet (évolution imprévue du produit intérieur brut (PIB), modification notable des comportements, etc.). L'objet du bilan *ex post* est de pouvoir apprécier la réalité des effets envisagés *ex ante*.

L'avis de l'IGEDD porte donc à la fois sur le bilan de l'opération et sur la pertinence des études et suivis réalisés par le maître d'ouvrage pour l'établir.

¹ Les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 précisent les projets considérés comme de grandes opérations d'infrastructures au sens de l'article L. 1511-2.

1 Présentation de l'opération

La singularité du projet autoroutier A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne est qu'il s'agit de l'aménagement progressif à 2x3 voies d'un itinéraire existant à 2x2 voies, réalisé dans le cadre d'une concession, avec la mise en place d'un péage après la réalisation de ces aménagements. C'est le seul projet de ce type, à ce jour.

1.1 Genèse du projet

La route nationale 10 (RN10), initialement à 2 voies, a été progressivement aménagée à 2x2 voies dans la traversée des Landes entre 1960 et 1980. Dans sa partie girondine, l'autoroute A63 a été construite parallèlement à la RN10, depuis la rocade bordelaise jusqu'à l'échangeur n°20 au droit de Belin-Beliet. Dans sa partie landaise, l'aménagement progressif s'est établi sur l'emprise d'origine de la RN10, de l'échangeur n°20 jusqu'à l'échangeur n°9 à Saint-Geours-de-Maremne, où la RN10 se raccorde à la section de l'autoroute A63 concédée à ASF jusqu'à la frontière franco-espagnole à Biriadou.

Au début des années 1990, l'Etat décide de transformer la RN10 entre Belin-Beliet et Saint-Geours-de-Maremne en autoroute A63 ; le décret du 30 mai 1997 déclare d'utilité publique le projet de mise à 2x2 voies aux normes autoroutières dans le cadre d'une concession.

Suite aux accidents tragiques de 1997², le gouvernement décide d'engager les premiers travaux de mise aux normes, classant ainsi cette section de la RN10 dans la catégorie des autoroutes, tout en abandonnant le principe d'une concession. Le décret du 30 mai 1997 a été retiré et un nouveau décret déclarant d'utilité publique les travaux de mise aux normes autoroutières, sans appel à la concession, a été pris le 12 janvier 1998.

Des aménagements de sécurité ont ainsi été réalisés dès 1998 (suppression des accès directs sur l'A63, construction de passages dénivelés, réaménagement d'échangeurs, réalisation d'un itinéraire de substitution). Un dispositif expérimental de régulation de trafic des poids lourds (avec interdiction de dépassements sur certaines sections) a également été mis en place, dès l'été 2003, pour rééquilibrer les conditions d'usage de la voie et réduire les risques d'accidents.

Constatant l'augmentation du trafic sur l'A63 dans les Landes, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 confirme « *la nécessité d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur cet itinéraire* » et décide sa « *mise à 2x3 voies aux normes autoroutières dans le cadre d'une concession* ». Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a confirmé le caractère prioritaire de ce grand projet d'infrastructure.

L'enquête publique du projet se déroule du 15 novembre 2006 au 21 décembre 2006. Le décret du 19 juin 2008 déclare d'utilité publique la mise à 2x3 voies de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne dans le cadre d'une concession.

La concession est attribuée à Atlandes en août 2010 et le contrat signé en janvier 2011. Les travaux débutent en septembre 2011 et sont totalement achevés en novembre 2013.

L'A63 réaménagée et à péage est inaugurée en avril 2014.

² Dans la nuit du 12 au 13 août 1997, un car de tourisme percute un semi-remorque agricole au niveau de Liposthey faisant 9 morts et 24 blessés. Le 15 août 1997, un autre accident dans les mêmes parages fait 2 morts et 3 blessés. (Sources : Le Monde ; Sud Ouest)

1.2 Les objectifs du projet

Les objectifs visés par le projet, tels que repris du dossier d'enquête publique, sont les suivants :

- **L'amélioration des services aux usagers :**
 - **Améliorer les conditions de circulation**, en créant un itinéraire aux caractéristiques homogènes en termes de vitesse et de capacité pour améliorer la fluidité et les temps de parcours ;
 - **Renforcer les conditions de sécurité, un objectif constant**, en complément des premiers travaux de mise aux normes autoroutières déjà réalisés antérieurement, pour réduire le nombre d'accidents et leur gravité ;
 - **Répondre au besoin de places de stationnement pour les poids lourds**, pour atteindre l'objectif de 1 200 places affectées aux poids lourds entre Bordeaux et Saint-Geours-de-Maremne ;
- **Le respect de l'environnement et la valorisation du cadre de vie des riverains**, pour répondre aux insuffisances de l'itinéraire en termes d'insertion paysagère et de préservation des milieux naturels et pour réduire les nuisances -en particulier phoniques- pour les habitants ;
- **La satisfaction des exigences de développement économique et de gestion de l'infrastructure autoroutière :**
 - **Assurer la cohérence avec la politique globale des transports en faveur d'un rééquilibrage intermodal**, pour les flux transpyrénéens notamment, en apportant une réponse en complémentarité avec les projets de développement du transport maritime et ferroviaire ; l'aménagement progressif à 2x3 voies seulement lorsque le trafic est constaté, et non en l'anticipant, constitue une réponse adaptée à l'évolution des besoins à l'échelle du corridor Atlantique ;
 - **Aménagement du territoire et développement économique**, à travers l'amélioration des échanges internes à la région Aquitaine, en les rendant plus sûrs et plus rapides (fiabilisation des temps de parcours), en particulier entre les pôles de l'agglomération bordelaise et de la côte basque.

1.3 Description de l'opération

Le projet consiste en l'aménagement des 104 km de la section existante à 2x2 voies, libre de péage, en une autoroute concédée à 2x3 voies.

L'élargissement a été réalisé sur place par le terre-plein central (TPC) sauf :

- au droit de Castets où l'élargissement a été réalisé par l'extérieur (5,2 km) ;
- au niveau de la déviation de Labouheyre où la section nord a été réalisée en tracé neuf (2,5 km) et la section sud élargie par l'extérieur (1,3 km).

La mise aux normes autoroutières du tracé a consisté à : élargir à 3 mètres la bande d'arrêt d'urgence ; installer un réseau d'appels d'urgence ; réaliser les équipements d'exploitation et d'information ; mettre aux normes les ouvrages d'art existants (gabarit et équipements de sécurité).

La mise à niveau environnementale de l'infrastructure s'est traduite par : la reprise de l'assainissement, de la collecte et du traitement des eaux ; l'amélioration de la transparence hydraulique ; la mise en place de protections phoniques ; la mise en place d'un passage grande faune et de clôtures.

Pour l'amélioration du service aux usagers, et en particulier pour assurer la création de 1 200 places de stationnement pour les poids lourds, la réfection de l'ensemble des aires de repos et de service a été opérée, avec la suppression de l'aire de Lillaire et la création d'une aire nouvelle à Muret Est.

Pour permettre l'exploitation de l'autoroute ont été construites deux barrières de péage, à Castets et Saugnac-et-Muret, ainsi qu'un centre d'exploitation à Saugnac-et-Muret.



**Figure 1 - Localisation des diffuseurs et sections de l'autoroute A63
(Source : EGIS, Atlandes)**

1.4 Éléments du bilan *ex post*

Atlandes, le concessionnaire de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, a transmis à la DIT les éléments suivants au titre du bilan LOTI *ex post* :

- Bilan socio-économique (réalisé par EGIS) : volet A – effets sur les territoires et l'économie locale (version 2 - janvier 2020) ;
- Bilan socio-économique (réalisé par EGIS) : volet B – effets sur les déplacements et sur l'économie de l'opération (version 3 – janvier 2020) ;
- Bilan environnemental (réalisé par EGIS Environnement) : version intermédiaire de décembre 2015, version finale de décembre 2019 et synthèse finale de septembre 2020.

Le Cerema a produit un avis technique sur le bilan environnemental (octobre 2021). Le Cerema n'a pas produit d'avis technique sur les aspects socio-économiques, contrairement à ce qui est attendu selon le guide méthodologique du Sétra de décembre 2011³. La DIT a cependant produit en interne une analyse succincte sur le volet transport du bilan *ex post*.

Sollicité par la mission, Atlandes a transmis en mars-avril 2022 des compléments d'information détaillant certains calculs du bilan socio-économique *ex post* et une version actualisée du bilan socio-économique (volet B) en septembre 2022, corrigeant certaines hypothèses de calcul.

On peut noter que le maître d'ouvrage a réalisé le bilan *ex post* dans le délai requis et que la DIT l'a transmis pour avis à l'IGEDD dans un délai raisonnable. On peut cependant regretter l'absence d'un avis technique complet du Cerema sur ce bilan *ex post*.

³ Le guide méthodologique *Elaboration des bilans ex post pour les projets routiers* établi par le Sétra en décembre 2011, validé par la DIT et le CGEDD, rassemble les recommandations pour conduire l'exercice.

2 Coûts de construction, d'exploitation et d'entretien

2.1 Coûts de construction de l'ouvrage

Le dossier d'enquête publique estimait les coûts de construction sur la base d'un aménagement phasé et progressif :

- **Première phase (2009) – 253 M€ aux conditions économiques de 2006** : mise en service de deux créneaux à 2x3 voies au niveau de Labouheyre (15 km) et au niveau de Castets (15 km) ; mise aux normes environnementales et autoroutières de tout l'itinéraire ; réalisation des 1 200 places de stationnement pour les poids lourds ;
- **Seconde phase (horizon 2020) – 148 M€ aux conditions économiques de 2006** : réalisation progressive de la mise à 2x3 voies du reste de l'itinéraire, régulée par l'Etat, en fonction des besoins constatés du trafic, sans anticipation.

Le concessionnaire Atlandes a réalisé les deux phases dans la continuité (travaux d'avril 2011 à décembre 2013), avec une mise en service partielle en avril 2013 et une mise en service complète en novembre 2013 (inauguration en 2014).

Il apparaît qu'il n'a pas été repris dans le dossier des engagements de l'Etat de mai 2009 (ni dans le cahier des charges de la concession) le principe d'un aménagement progressif à 2x3 voies seulement lorsque le besoin est constaté sur le plan du trafic et non en l'anticipant. Cet objectif de l'enquête publique était présenté comme la réponse adaptée à l'évolution des besoins à l'échelle du corridor Atlantique, dans une perspective de rééquilibrage modal. Les niveaux de trafic constatés, par rapport aux hypothèses du dossier d'enquête publique, ne permettent pas de justifier la décision de l'Etat (cf. 3.3).

Le coût réel établi par le concessionnaire s'élève à **476,8 M€ aux conditions économiques de 2013**.

Les coûts du dossier d'enquête publique sont recalculés aux conditions économiques (CE) de l'année 2013 à l'aide de l'index général des travaux publics (TP01) pour la comparaison.

	Montant TTC en M€ CE 2006	Montant TTC en M€ CE 2013
Phase 1 (2009)	253 M€	
Phase 2 (2020)	148 M€	
Total dossier enquête publique	401 M€	506,8 M€
Coût réel		476,8 M€

Tableau 1 – Coûts de construction (Source : dossier d'enquête publique, Atlandes)

Il en ressort **un coût de construction constaté inférieur de 6% au coût prévisionnel du dossier d'enquête publique**. Le coût réel étant présenté sous une forme agrégée, sans détails des différents postes, il n'est pas possible d'analyser plus finement cet écart.

Ceci est dommage car l'avant-projet sommaire (APS) qui a servi à constituer le dossier d'enquête publique fournit une estimation détaillée des postes et des quantités de chacune des phases (annexe 3). On voit ainsi que 90 M€ du projet portent sur l'assainissement et les mesures environnementales, ce qui représente près de 22 % du coût initial du projet. Il aurait été intéressant de pouvoir évaluer la part dans le coût réel de l'opération.

S'agissant de la bonne maîtrise des coûts de construction constatée, on ne peut qu'émettre quelques conjectures, non vérifiables : non réalisation d'aléas provisionnés dans le coût prévisionnel, rémunération des entreprises au forfait ayant permis une optimisation des coûts de construction... On peut toutefois penser que la nature même du projet, à savoir un réaménagement pour l'essentiel sur place et non un tracé neuf, a dû contribuer à limiter les incertitudes et les aléas. L'analyse des coûts de construction aurait pu s'appuyer sur le niveau de détails le plus fin des études *ex ante* (dossier d'enquête publique ou avant-projet sommaire) pour permettre un éclairage le plus complet possible des écarts.

2.2 Coûts d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage

Le dossier d'enquête publique ne contient aucune information explicite sur les coûts prévisionnels d'exploitation, d'entretien et de grosses réparations de l'infrastructure. Pour la comparaison avec le bilan *ex post*, les coûts *ex ante* ont été déterminés par EGIS à partir des valeurs de référence de la circulaire de 1998 (en vigueur lors de la rédaction du dossier d'enquête publique) et recalculés aux conditions économiques de l'année 2000 à l'aide de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la comparaison (Tableau 2).

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

Tableau 2 - Coûts d'entretien et d'exploitation
(Source : Circulaire 20 oct 1998, Atlandes, calcul EGIS)

Il ressort que le coût moyen annuel d'Atlandes est conforme aux prévisions, avec un différentiel qui reste systématiquement en deçà des prévisions. **En cumulé sur les 5 dernières années d'exploitation, le coût constaté est inférieur de 7 % par rapport au coût prévisionnel.**

3 La circulation et les trafics

Une des spécificités du projet est le « chapeau multimodal » pour les transports sur le corridor multimodal Atlantique, dont les hypothèses ont été reprises pour les prévisions de trafics. Ce « chapeau multimodal » (avril 2006) envisageait des évolutions très dynamiques des trafics transpyrénéens de voyageurs et de marchandises d'ici 2025. Il prévoyait aussi une politique très volontariste en matière de report modal, tant pour les voyageurs que pour le fret, vers les modes alternatifs à la route.

3.1 Les prévisions du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique (aussi appelé dossier de DUP) prenait comme hypothèse l'absence de trafic induit, dans la mesure où l'itinéraire était existant. Il n'y a pas eu, non plus, d'évaluation des éventuels reports de trafic sur le réseau local, induit par le péage sur un itinéraire existant, probablement au motif que les itinéraires alternatifs étaient considérés comme peu performants. Les prévisions de trafic étaient donc identiques pour la situation de référence et pour la situation de projet.

L'absence de justification de ces deux hypothèses simplificatrices est une lacune importante du dossier de DUP : les gains de temps prévisionnels, même s'ils étaient faibles par rapport à la situation au moment de la DUP (cf. 4.2), pouvait induire un trafic supplémentaire, qu'il aurait été nécessaire d'évaluer ; à l'inverse, l'instauration d'un péage ouvert sur un itinéraire existant pouvait générer localement des trafics d'évitement, qu'il aurait fallu apprécier.

Les prévisions de trafic du dossier d'enquête publique sont issues d'une modélisation dynamique des trafics de véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) effectuée par la direction régionale de l'équipement (DRE) d'Aquitaine en mars 2005. Celle-ci a été réalisée à partir des relevés 2003 au droit de trois stations de l'itinéraire (Lugos, Muret, Magescq) et en tenant compte des hypothèses dites « Becker » (trafic VL augmentant de 50 % d'ici à 2020 et trafic PL de 80 %). Cette hypothèse intégrait la programmation des infrastructures du « chapeau multimodal » qui prévoyait la mise en service d'ici à 2020 des opérations suivantes : le contournement ouest de Bordeaux ; la mise à 2x3 voies de l'A63 au sud, sur la côte basque ; la liaison autoroutière Bordeaux-Pau (2011) ; la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux (2016) ; un service d'autoroute de la mer⁴ sur la façade Atlantique entre la France et l'Espagne (2007).

Les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) prévus, après la mise en service complète du projet, sont de l'ordre de 46 000 véhicules par jour à l'horizon 2025, dont 36% de poids lourds (Tableau 3).

Le dossier des études de trafic n'a pas été archivé, ce qui ne permet pas d'effectuer une analyse plus détaillée des trafics modélisés et des hypothèses prises *ex ante*.

Le dossier d'enquête publique ne comportait aucune indication chiffrée de l'évolution des trafics sur les réseaux routiers adjacents.

⁴ Les autoroutes de la mer sont des services maritimes pour l'acheminement de poids-lourds et remorques, accompagnées ou non de leur chauffeur. Elles proposent, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe, à la fois rapide et fiable, pour un prix attractif par rapport à son équivalent par la route. Ce service de transport est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union Européenne et avec les pays tiers. (<https://www.ecologie.gouv.fr/autoroutes-mer>)

Sections A63	Section DUP	Catégorie	2003	Trafic DUP 2025		Trafic DUP 2040	
				sans A63	avec A63	sans A63	avec A63
SALLES-BELIN-BELIET	LUGOS	VL	20 420	non renseigné dans le dossier de DUP	33 640	non renseigné dans le dossier de 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	17 644		29 076		36 863
		PL	8 379		16 713		22 403
		TV	26 023		45 789		59 266
		%PL	32,20%		36,50%		37,80%
MAGESCQ - SOUSTONS	MAGESCQ	VL	15 881		26 166		33 172
		PL	7 473		14 911		19 988
		TV	23 354		41 077		53 160
		%PL	32,00%		36,30%		37,60%

Tableau 3 - Trafics par section sur l'A63 estimés dans le dossier de DUP en 2025 et 2040 (Source : EGIS, exploitation données du dossier de DUP, corrections IGEDD)

3.2 Les trafics constatés après la mise en service du projet

3.2.1 Les trafics sur l'A63

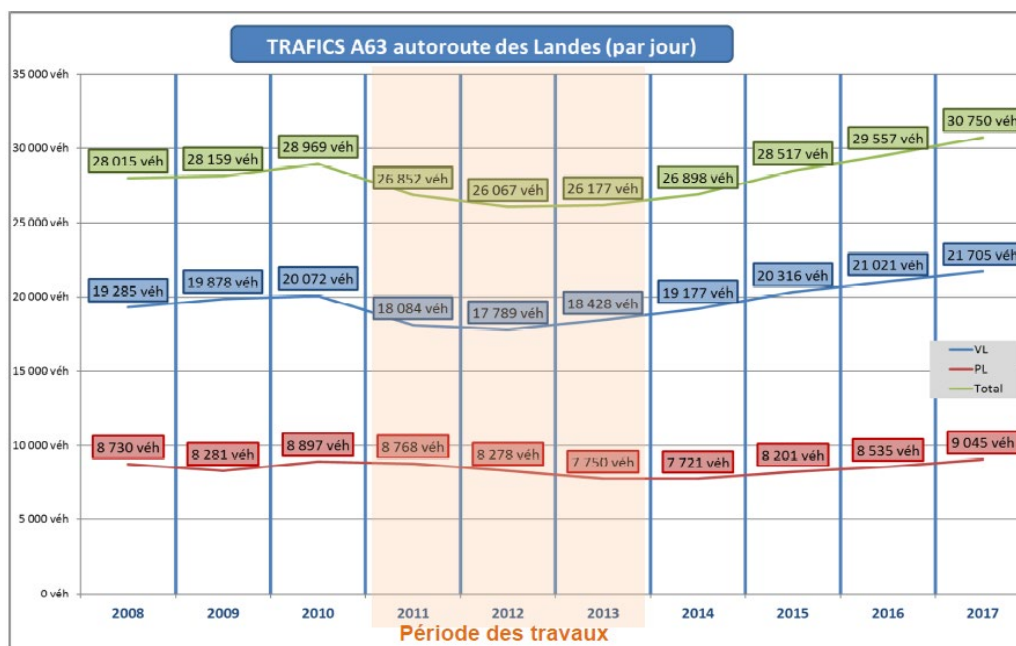


Figure 2 - Evolution des trafics moyens journaliers annuels de la RN10 / A63 entre 2008 et 2017 (Source : EGIS, exploitation données Atlandes)

Les trafics journaliers moyens baissent en 2011 puis ils évoluent de façon différenciée sur la période de travaux (2011-2013) avec une stagnation du trafic VL et une baisse du trafic PL. La croissance des trafics reprend après la fin des travaux, avec une dynamique plus forte que sur le reste de l'ensemble du réseau concédé, tant pour les VL que les PL. Pour les PL, la dynamique d'évolution est très proche de celle observée sur la façade méditerranéenne (A9 Le Perthus), ce qui laisse penser qu'elle est sous-tendue par la dynamique économique des flux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, plus qu'à un effet d'induction sur l'axe Atlantique lié aux aménagements de l'A63. Pour le trafic VL, il est plus difficile de porter une appréciation.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) s'établit à 30 750 véhicules par jour en 2017, dont 29 % de poids lourds. Les sections supportent une charge relativement homogène sur l'ensemble de l'itinéraire : le TMJA varie de 33 950 à 28 500 véhicules par jour et le taux de PL entre 28% et 31 %.

On note une forte saisonnalité des trafics VL, identique sur l'ensemble des sections, avec un rapport été/hors été de l'ordre de 1,8 sur l'itinéraire. La saisonnalité des trafics PL est beaucoup moins marquée et globalement inverse à celle des trafics VL.

3.2.2 Les trafics sur le réseau secondaire

Le bilan *ex post* a tenté d'apprécier les effets sur le réseau secondaire départemental des travaux et de la mise en péage de l'A63, bien que cet aspect ne figure pas dans le dossier d'enquête publique. Une analyse assez approfondie a ainsi été réalisée par EGIS, sur la base d'une vingtaine de stations de comptages, en distinguant les VL et les PL. Les deux cartes de synthèse des trafics ont été reproduites en Annexe 4.

Il ressort de cette analyse que les évolutions des trafics constatées sur le réseau secondaire sont hétérogènes et marquées par le dynamisme démographique et économique du territoire ; ces effets masquent les possibles effets de contournement à moyenne ou grande échelle des barrières de péage.

Sur la base de ces éléments, EGIS indique ainsi, à dire d'expert :

- « *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.* »
- « *Contrairement au ressenti exprimé dans les entretiens, le volume global de trafic poids lourds qui éviterait les gares de péage semble très limité.* »

EGIS a complété cette première analyse par une seconde évaluation quantitative des fuites pour la détermination de la situation de référence dans le cadre du calcul de l'évaluation socio-économique *ex post*.

La méthodologie utilisée s'appuie sur la comparaison des évolutions de trafics entre les sections de l'A63, avant et après la mise à péage ; elle prend comme hypothèse que le trafic local peut être considéré comme négligeable par rapport au trafic global de l'A63.

La justification de cette hypothèse se fonde sur les valeurs de trafics au niveau des bretelles des diffuseurs 13 à 16 (situés entre les 2 barrières de péages et pour lesquels il n'y a pas de phénomène d'évitement) qui représentent une faible part, comparativement au trafic moyen en section courante de l'A63 : de l'ordre de 4% pour les VL (830 véhicules environ) et de 2% pour les PL (environ 170 véhicules). L'extrapolation de ce faible ratio au niveau des autres diffuseurs est critiquable au regard des évolutions contrastées des trafics sur le réseau secondaire (mentionnées précédemment) ; il n'est pas exclu que les diffuseurs adjacents des barrières de péage, plus proches des agglomérations bordelaise et basque, supportent des niveaux de trafic local plus élevés que les diffuseurs situés entre les 2 barrières de péage. L'hypothèse prise conduit ainsi probablement à majorer les trafics de fuites.

Fuite estimées (TMJA sur période 2014-2017)	VL	PL	TV
BPV Nord uniquement	-760	-350	-1 110
BPV Nord et BPV Sud	-1 430	-110	-1 540
BPV Sud uniquement	-2 000	-350	-2 350
Total cumulé	-4 190	-810	-5 000

**Tableau 4 - Estimation des flux VL et PL évitant les barrières de péage
(Source : EGIS, bilan ex post)**

Les résultats d'EGIS (Tableau 4) font état d'une estimation des fuites entre 1 100 et 2 300 véhicules, selon les flux considérés (évitement des barrières nord, sud ou des deux). Ces valeurs sont du même ordre de grandeur (comparativement au trafic en section courante de l'A63) que les valeurs des trafics locaux qui ont été négligés dans la méthode et qui empruntent aussi le réseau secondaire.

3.3 La comparaison des trafics ex ante et ex post sur l'A63 en 2017

Les trafics prévisionnels sur l'A63 en 2017 ont été reconstitués dans le bilan ex post par interpolation des trafics du dossier d'enquête publique entre 2003 et 2025 (Tableau 5). L'hypothèse de taux de croissance géométrique qui a été prise sous-estime cependant de 800 veh/j environ les trafics de la DUP par rapport à une interpolation linéaire, qui était l'hypothèse prise pour les taux de croissance utilisés dans les études préalables à la DUP.

Il ressort, en 2017, une surestimation des trafics de 5 000 à 8 000 véhicules par jour, soit de l'ordre de 10% à 20 %. La surestimation est plus marquée pour les trafics de poids lourds.

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%

**Tableau 5 - Comparaison des trafics estimés lors de la DUP et des trafics réels
(Source : EGIS)**

Contrairement à ce qui est indiqué dans le bilan ex post, la mise à péage de l'itinéraire était bien prévue dans le cadre des études préalables au dossier de DUP, mais elle était considérée comme étant sans impact sur le trafic et le niveau de péage n'était pas précisé. L'estimation faite par EGIS évalue cependant que le trafic d'évitement pourrait représenter de l'ordre de 10 % du trafic en section courante de l'A63 et constituer ainsi une part non négligeable de la surestimation des trafics. Par ailleurs, la crise économique de 2008, qui a eu des répercussions jusqu'en 2012-2013, a certainement affecté les prévisions de croissance des trafics, sans qu'il soit toutefois possible de

quantifier plus précisément ses effets. Au final, les hypothèses dites « *Becker* » de prévisions de trafic (issues du « *chapeau multimodal* » pour les transports sur le corridor multimodal Atlantique) se sont révélées trop fortes.

Parmi les infrastructures routières prévues lors de la DUP, seule l'autoroute A65 a été réalisée en 2017 : les travaux d'élargissement de l'A63 sur la côte basque ont débuté en 2017 et le contournement ouest de Bordeaux a été abandonné en juin 2008 à l'issue du Grenelle de l'environnement. Les limitations de capacité en amont et en aval de la section concédée à Atlantes ont pu aussi modérer la croissance des trafics, par rapport aux prévisions du dossier d'enquête publique.

Les services d'autoroutes de la mer⁵ devaient être mis service à partir de 2007 et absorber une part des trafics transpyrénéens de poids lourds. Deux services ont été effectivement mis en place, à partir de 2010⁶. Ils ont connu tous deux diverses difficultés d'exploitation jusqu'à ce jour. Les autoroutes de la mer ne paraissent donc pas avoir eu d'effet significatif sur les trafics de poids lourds de l'A63.

L'évolution de la fréquentation des voyageurs a été appréciée dans le bilan *ex post* sur les axes ferroviaires Bordeaux-Mont-de-Marsan et Bordeaux-Hendaye, à partir de données (confidentielles) de comptages communiquées par le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine. Il apparaît une baisse de la fréquentation entre 2013 et 2016, suivie d'une forte hausse en 2017. La hausse de 2017 est imputable au développement du trafic à la suite de la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Tours. La baisse sur la période 2013-2016 s'explique vraisemblablement par le développement du covoiturage et la libéralisation du transport par car qui concurrence directement l'offre ferroviaire.

Recommandation 1. [A la DGITM] En cas de mise en place d'un péage sur une infrastructure existante, la mission recommande d'examiner avec finesse le trafic induit et les trafics d'évitement des barrières de péage dans la situation de projet de l'évaluation ex ante. Les comptages réalisés ex post doivent être complétés, si nécessaire, par des enquêtes origine-destination pour la comparaison avec les hypothèses ex ante et notamment les effets du niveau de péage.

⁵ *Ibid*

⁶ l'un entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire et de Gijón ; l'autre entre le port de Nantes-Saint-Nazaire et celui de Vigo

4 La sécurité routière et la qualité de service

4.1 La sécurité routière

Parmi les objectifs affichés de l'opération, était particulièrement souligné le renforcement des conditions de sécurité, en complément des premiers travaux de mise aux normes autoroutières déjà réalisés antérieurement, pour réduire le nombre d'accidents et leur gravité. Le dossier de DUP ne fournissait cependant aucune indication sur les effets prévisibles de la mise à 2x3 voies en termes d'accidents et de leur gravité.

Même si sur la période, des mesures nationales ont renforcé la sécurité routière française, l'analyse de l'accidentologie (Figure 3) montre nettement les impacts positifs liés à la réalisation de l'opération, avec une réduction d'un facteur 2 à 3 des probabilités des événements redoutés.

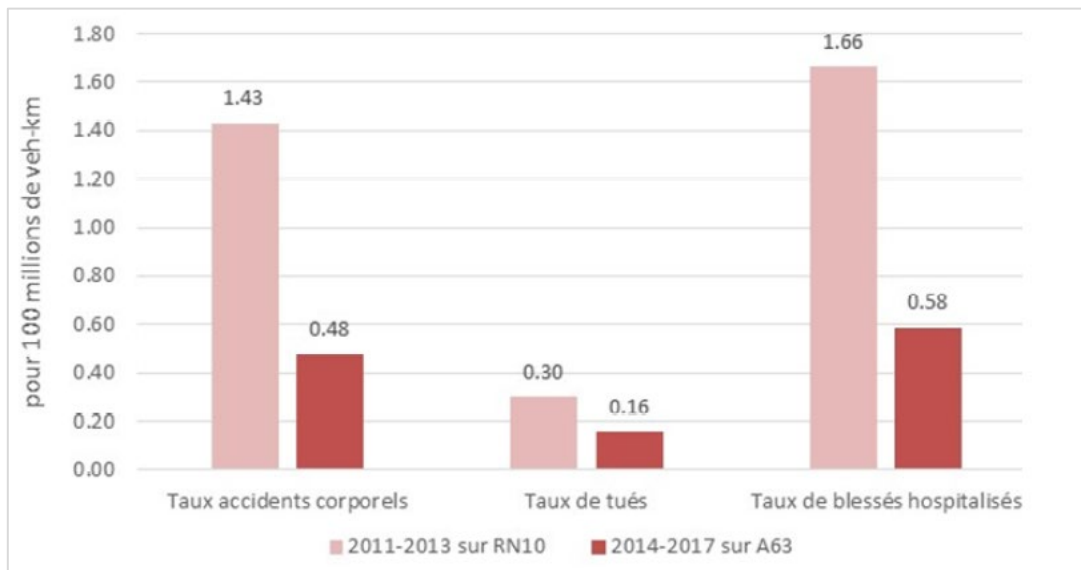


Figure 3 - Comparaison des indicateurs d'accidentologie sur l'axe entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'A63 (Source : EGIS d'après les données Atlandes)

L'analyse du nombre d'accidents sur le réseau secondaire à proximité de l'A63 ne fait pas apparaître de différence, au niveau des principaux axes susceptibles d'être utilisés pour éviter les barrières de péage, par rapport au reste du département des Landes. Ainsi, la réalisation de l'opération peut être considérée comme très satisfaisante pour l'amélioration de la sécurité routière de l'axe.

Bien que le dossier d'enquête publique n'ait comporté aucune évaluation *ex ante* des gains attendus en termes de sécurité, EGIS a effectué une évaluation *ex post*, en considérant sur la période 2014-2017 le trafic observé sur l'A63 (10,7 Mveh.km en moyenne) et le trafic en référence reconstitué grâce au modèle de trafic utilisé pour le bilan socio-économique (11,6 Mveh.km en moyenne) ; ce trafic de référence réintègre sur l'itinéraire les trafics qui évitent les barrières de péages.

Les résultats (Tableau 6) sont cohérents avec l'amélioration observée au niveau des indicateurs d'accidentologie de l'A63, mais ils sont surestimés : l'ex RN10 avait bénéficié d'importants aménagements de sécurité (cf. 1.1) qui ont permis de baisser le taux d'accidentologie en-dessous de la moyenne nationale des routes nationales, qui est utilisée pour la situation de référence ; les

trafics qui évitent les barrières de péages sont par ailleurs probablement surestimés (cf. 3.2.2), ce qui accentue encore un peu le différentiel. **L'utilisation des taux de la Figure 3 pour calculer les gains de sécurité aboutit à une réduction de l'ordre de 14 accidents corporels, 2 tués et 15 blessés hospitalisés, grâce au projet 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)

Tableau 6 - Estimation des gains de sécurité ex post sur la période 2014-2017 (Source : EGIS d'après les données de Atlandes et de l'ONISR)

4.2 Les temps de parcours

Le dossier d'enquête publique prévoyait une fiabilisation et une amélioration des temps de parcours. Pour le parcours de référence effectué entre la rocade de Bordeaux et Saint-Geours-de-Mareme (modélisé pour la période de pointe en jour ouvrable hors saison), il était de l'ordre de 22 min pour les VL et de 9 min pour les PL, en situation de projet par rapport à la situation de référence. En situation de référence, les temps de parcours se dégradent par rapport à la situation en 2003 : d'environ 10 min pour les VL et d'environ 6 min pour les PL. Le projet, en augmentant la capacité de l'infrastructure, permettait ainsi un maintien des temps de parcours de l'année 2003 pour les PL et une légère amélioration des temps de parcours des VL, malgré l'augmentation des trafics.

Les temps de parcours observés, après la mise en service, sont légèrement meilleurs en période creuse que ceux prévus, tant pour les VL que les PL, mais ils se dégradent fortement en période de pointe (Tableau 7). La principale raison de cette dégradation se trouve sur la partie nord de l'itinéraire, au-delà de la concession autoroutière : la capacité de la section entre la rocade de Bordeaux et la bifurcation vers Arcachon est limitée à 2x2 voies, alors qu'il s'agit de la section la plus chargée de l'itinéraire. La congestion de cette section se répercute sur la section de l'A63 exploitée par Atlandes.

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

Tableau 7 - Comparaison des temps de parcours prévus dans le dossier de DUP et des temps de parcours observés (Source : EGIS, exploitation données DUP, Google Maps, autoroutes.fr)

4.3 Le stationnement des poids lourds

La réponse au besoin de places de stationnement pour les poids lourds figurait parmi les principaux

objectifs de l'opération, avec 1 200 places affectées aux poids-lourds entre Bordeaux et Saint-Geours-de-Maremne. La vérification sur l'« *espace poids lourds* » du site internet du concessionnaire⁷ confirme la mise à disposition de 1 200 places de stationnement pour les poids lourds sur l'itinéraire.

⁷ www.a63-atlandes.fr

5 Bilans socio-économiques

5.1 Le bilan prévisionnel du dossier de DUP

L'évaluation socio-économique du dossier d'enquête publique a été réalisée selon la circulaire du 20 octobre 1998 actualisée en 2005⁸, en prenant toutefois les hypothèses de croissance des trafics du chapeau multimodal (hypothèse dite « *Becker* ») et non celles de la circulaire.

Il est rappelé que l'opération portait sur l'aménagement d'un itinéraire existant et que le dossier de DUP a pris comme hypothèse que la charge future des trafics sur l'infrastructure serait identique, avec ou sans aménagement. Cette hypothèse n'est pas justifiée dans le dossier de DUP (cf. 3.1).

Tenant compte d'une réalisation en deux phases, le bilan socio-économique de l'opération était évalué à **569 M€ aux conditions économiques de 2000** (Tableau 8).

Horizon d'analyse	2009	2020
Avantage de la séquence exprimé en millions d'euros ₂₀₀₀ actualisé en 2004	11 M€ ₂₀₀₀	28 M€ ₂₀₀₀
Coût d'estimation des opérations exprimé en millions d'euros ₂₀₀₆	253 M€ ₂₀₀₆	148 M€ ₂₀₀₆
Bilan actualisé de chacune des opérations de la séquence exprimé en millions d'euros ₂₀₀₀ actualisé en 2004	176 M€ ₂₀₀₀	393 M€ ₂₀₀₀
Rentabilité immédiate des opérations	6%	24%
Rentabilité interne des opérations	9%	25%
Bénéfice par euro investi	1.1	5.8
Bilan actualisé de la séquence exprimé en millions d'euros ₂₀₀₀ actualisé en 2004	176 + 393 = 569 M€ ₂₀₀₀	

Tableau 8 - Bilan socioéconomique ex ante (Source : dossier d'enquête publique)

S'agissant des coûts collectifs environnementaux et des bilans énergétiques, le dossier de DUP indique qu'ayant pris comme hypothèse un trafic identique pour les situations de référence et de projet, il n'est pas paru opportun de comparer ces deux situations, comme la méthodologie de l'évaluation socio-économique le prévoit normalement, car « *les résultats auraient été de fait identiques et sans intérêt quelconque.* »

Les externalités environnementales (pollution de l'air, bruit, effet de serre) ont ainsi été évaluées, sur la base des valeurs tutélaires de la circulaire, pour la situation de projet par rapport à la situation au moment de la DUP, ce qui n'est pas conforme à la méthodologie habituelle. Le dossier d'enquête publique indique :

⁸ Pour intégrer les préconisations de l'Instruction Cadre du 25 mars 2004 (mise à jour le 27 mai 2005) sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport.

- une augmentation de l'ordre de 72 % (soit 37 128 €/j) des coûts collectifs liés à la pollution de l'air, qui s'explique par l'augmentation du trafic ;
- une augmentation de 80 % (soit 22 690 €/j) des coûts collectifs liés à l'effet de serre, qui s'explique aussi par l'augmentation du trafic ;
- une réduction des coûts des nuisances liées au bruit (25 000 €), du fait de la mise en place de protections réduisant l'impact sur les logements exposés.

Dans la mesure où le projet n'a pas d'effet sur le volume des trafics, les avantages du bilan socio-économique *ex ante* correspondent exclusivement aux gains de temps des usagers de l'A63 et des gains de sécurité pour la collectivité. L'absence de bilan détaillé par acteur ne permet pas d'apprécier les poids respectifs de ces gains.

5.2 Le bilan socio-économique *ex post*

Constatant l'existence d'un trafic d'évitement des barrières de péage, EGIS s'est attaché à le modéliser pour en tenir compte dans le bilan socio-économique *ex post*, contrairement à l'hypothèse retenue dans le bilan *ex ante*.

La méthode de quantification de ces flux d'évitement a été analysée au 3.2.2. Atlandes a fourni à la mission des précisions complémentaires sur les trafics modélisés (annexe 5) qui ont permis d'apprécier la sensibilité de cette hypothèse sur le résultat global : les flux d'évitements représentent environ 5% du trafic VL modélisé et environ de 2% du trafic PL modélisé. Le trafic induit est de l'ordre de 0,5% des trafics VL et PL modélisés.

Le bilan a posteriori montre une rentabilité socio-économique positive : un bénéfice net actualisé en 2004 de **118 M€ CE 2000** et un taux de rentabilité interne de **6,6%**, calculés selon la circulaire de 1998 actualisée en 2005, en vigueur au moment de l'enquête ; la rentabilité est inférieure à celle estimée dans le dossier de DUP, principalement en raison des niveaux de trafics inférieurs aux prévisions basées sur l'hypothèse dite « *Becker* » du « *chapeau multimodal* ».

Dans le document initial transmis par Atlandes, le bilan socio-économique *ex post* était présenté avec le même faible niveau de détails que le bilan *ex ante*. A la demande de la mission, Atlandes a fourni un détail du bilan socio-économique *ex post* par acteur (annexe 6). A la suite des échanges avec la mission, Atlandes a effectué une mise à jour du bilan *ex post* pour corriger certaines hypothèses : décompte des logements exposés à différents niveaux de bruit, au lieu de l'application de valeurs tutélaires aux trafics modélisés sur les différents types de voirie ; prise en compte des valeurs d'accidentologie observée avant et après les aménagements de l'A63 au lieu des données à l'échelle nationale. Ce bilan détaillé est incomplet, car il ne fait pas apparaître les transferts entre acteurs (péages, taxes...), mais il permet d'apprécier les poids des autres composantes de ce bilan.

L'analyse montre :

- Des gains très élevés pour les usagers (532 M€), liés à la valorisation des gains de temps et de confort ; ces gains ne comptabilisent cependant pas le coût des péages et des taxes ;
- Des gains faibles pour l'Etat et la puissance publique (7 M€) qui n'intègrent pas les transferts de taxes ;
- Des pertes pour le gestionnaire d'infrastructure (-225 M€), mais qui ne tiennent pas compte des recettes de péages ;
- Des gains faibles pour les tiers (14 M€), liés essentiellement aux gains de sécurité routière (18 M€), compensés en partie par les effets négatifs de la pollution et de l'effet de serre (-4 M€) ; les protections acoustiques mises en place permettent de neutraliser les effets négatifs du bruit (gains de 40 000 € à comparer au montant de 25 000 € de l'évaluation *ex*

ante).

En l'absence d'éléments détaillés par acteur du bilan *ex ante*, il n'est pas possible d'effectuer de comparaison et de vérification de cohérence avec les éléments du bilan *ex post*.

La rentabilité du projet reposant essentiellement sur les avantages pour les usagers, un test de sensibilité a été effectué par EGIS, en faisant varier les taux de croissance des trafics selon 3 hypothèses : la circulaire de 1998 actualisée en 2005 ; l'hypothèse « *Becker* » retenue pour le dossier de DUP ; l'Instruction Cadre de 2014, actuellement en vigueur pour l'évaluation des projets de transport, selon le scénario AME (avec mesures existantes) qualifié de tendanciel et intégrant les mesures décidées avant juillet 2017⁹.

Les résultats (Tableau 9) sont positifs quelles que soient les hypothèses de croissance considérées. Le bilan *ex post* établi selon l'hypothèse « *Becker* » s'approche, par construction, le plus du bénéfice actualisé net de l'évaluation *ex ante*, avec une valeur tout de même divisée de moitié. Les autres hypothèses confirment la rentabilité de l'opération, même avec des taux de croissance des trafics plus limités.

Coûts et avantages exprimés en euros aux conditions économiques de 2000 et actualisés en 2004	Dossier de DUP	Bilan a posteriori		
		Circulaire de 1998	Hypothèse « Becker »	Instruction Cadre 2014
Bénéfice actualisé net	569 M€ ₂₀₀₀	118 M€ ₂₀₀₀	266 M€ ₂₀₀₀	179 M€ ₂₀₀₀
Coût 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 de rentabilité interne	Séquence 1 : 9% Séquence 2 : 25 %	6,6%	8,1%	7,3%
Bénéfice / Euro investi	Séquence 1 : 1,1 Séquence 2 : 5,8	0,6	1,2	0,8

Tableau 9 - Comparaison des indicateurs socio-économiques ex ante et ex post (Source : EGIS)

Recommandation 2. [A la DGITM et au Cerema] Le bilan ex post doit comprendre l'avis technique du Cerema sur l'évaluation socio-économique ex post établie par le maître d'ouvrage. La mission rappelle que cet appui est essentiel pour fiabiliser l'analyse du bilan socio-économique ex post, en vérifiant les hypothèses et les calculs du maître d'ouvrage. Pour être pertinente, cette analyse doit, par ailleurs, s'appuyer sur une décomposition du bilan socio-économique par acteur avec transferts.

⁹ A comparer avec le scénario AMS (avec mesures supplémentaires) de la stratégie nationale bas carbone 2019 (SNBC) dont les hypothèses visent l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050.

6 Rentabilité financière de la concession

L'opération a été réalisée dans le cadre d'un contrat de concession spécifique attribué après mise en concurrence. Dans ce cas, le guide méthodologique de décembre 2011 du Sétra recommande l'établissement d'un bilan financier dont les objectifs sont : « *Evaluer le taux de subvention publique nécessaire à l'équilibre du plan de financement de l'opération considérée isolément (en écartant le risque de dépôt de bilan de la société concessionnaire) ; « Assurer la rentabilité des capitaux propres du concessionnaire afin d'inciter les candidats éventuels à investir. »*

Aucun élément relatif à la rentabilité financière de l'opération ne figure dans l'évaluation *ex ante* du dossier de DUP, qui mentionne bien sa réalisation dans le cadre d'une concession. Il n'y en a pas non plus dans le bilan *ex post* établi par Atlandes, qui ne s'est pas écarté, sur ce point, du strict périmètre de l'évaluation *ex ante*.

Cette absence d'information sur le montage financier constitue un défaut de transparence dommageable, dans une période où les contrats de concession autoroutière font régulièrement l'objet de controverses sur les profits des concessionnaires. Cette lacune avait déjà été pointée dans de précédents avis du CGEDD sur les bilans *ex post* d'autoroutes concédées (A432, A65...)

La spécificité de l'opération A63, consistant en l'aménagement d'un itinéraire existant avec la mise en place d'un péage après la réalisation de ces aménagements, justifierait d'autant plus cet exercice, compte-tenu de la sensibilité du sujet et la perspective d'autres opérations similaires.

Il convient par ailleurs de souligner que le financement du projet ne prévoyait pas de subvention publique d'équilibre mais il comprenait, au contraire, le versement à l'Etat en août 2011 d'un droit d'entrée de 400 millions d'euros correspondant à la reprise de l'infrastructure existante¹⁰. Cette configuration est inhabituelle pour une concession autoroutière et elle perturbe les repères usuels d'appréciation de la rentabilité financière, dont les principaux indicateurs sont le niveau des péages et le taux de subvention publique pour assurer la rentabilité des capitaux propres.

Les données financières accessibles sur le site de l'autorité de régulation des transports¹¹ montrent a priori une bonne rentabilité financière de la concession (Figure 4). Une analyse complémentaire de ces données, transmise par Atlandes à la mission, fait état d'un taux de rentabilité interne du concessionnaire de 11,6% environ. Il n'est cependant pas possible d'apprécier comment se situent ces valeurs par rapport à l'évaluation *ex ante* du concédant.

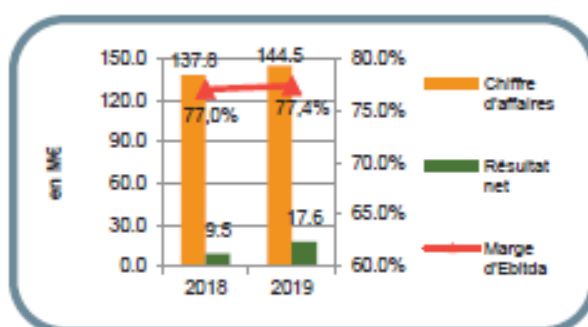


Figure 4 - Indicateurs financiers de Atlandes 2018 et 2019 (Source : synthèse des comptes des concessions autoroutières 2019, Autorité de régulation des transports (ART))

¹⁰ Source : <https://www.a63-atlandes.fr/fr/lorganisation/>

¹¹ <https://www.autorite-transport.fr/>

Recommandation 3. [A la DGITM et à Atlandes] La mission rappelle que le bilan LOTI d'une opération concédée doit comporter un bilan financier. Il convient de veiller à traiter explicitement la rentabilité financière dans l'évaluation ex ante, lors de l'enquête publique. L'évaluation ex post doit présenter des indicateurs de rentabilité financière actualisés, permettant d'apprécier le bon calibrage du niveau de péage de la concession et du montant de la subvention publique ou du droit d'entrée, selon la configuration de la concession.

7 Contribution de l'infrastructure au développement du territoire

La méthodologie s'appuie sur une évaluation du ressenti des acteurs locaux, au moyen d'entretiens avec une vingtaine d'entre eux. Cette évaluation est complétée par une analyse de données et restituée par thématique.

Les acteurs rencontrés ont fait remarquer qu'ils ne disposaient pas d'observatoire socio-économique qui aurait pu guider leur analyse.

EGIS émet deux observations que l'on retrouve classiquement pour ce volet du bilan *ex post* :

- L'évaluation, a fortiori quantitative, des effets territoriaux des autoroutes est complexe ; cette évaluation apparaît d'autant plus difficile que l'axe RN10/A63 était existant.
- Le délai de 5 ans est trop court pour évaluer certains effets socio-économiques.

7.1 Effets sur l'aménagement du territoire

Le projet portant sur une infrastructure existante et ne créant pas de fonctionnalités nouvelles, il ne paraît pas avoir modifié la dynamique de développement des échanges entre les territoires. Il a néanmoins permis d'améliorer l'accessibilité de ces territoires, grâce à une fiabilisation des temps de parcours et l'amélioration de la sécurité routière.

Les communes ont bénéficié de l'aide financière « 1 % *Paysage et Développement* », ce qui a contribué à la construction de sept aires de covoiturage pour un total de 224 places (Figure 5). La fréquentation de ces aires atteste de la pratique du covoiturage, sans qu'il soit possible de déterminer si elle a été induite par leur réalisation ou si elle a davantage de visibilité grâce à elles.

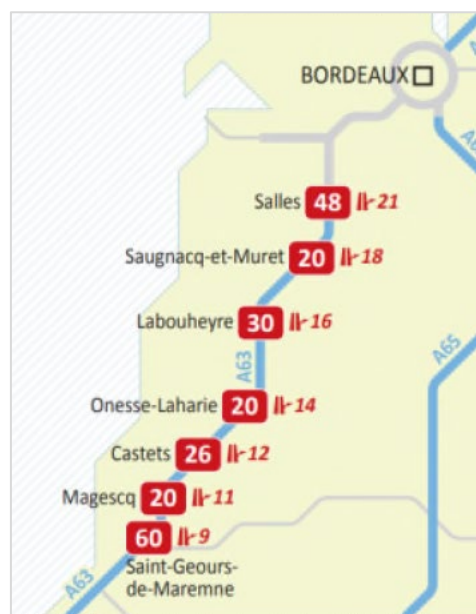


Figure 5 - Localisation et nombre de places des aires de covoiturage (Source : EGIS)

De nombreux acteurs mentionnent une augmentation du trafic de poids lourds à l'échelle locale qu'ils imputent à l'évitement des barrières de péage. L'analyse des trafics constatés sur le réseau local (cf. 3.2.2) ne fait pas apparaître de flux d'évitement significatifs. L'augmentation perçue du

trafic de poids lourds est probablement aussi imputable au développement des zones d'activités (cf. 7.3.2) et corrélée en partie à l'augmentation de la population du département des Landes (cf. 7.2).

La complémentarité de l'A63 avec les autres modes de transports est affirmée, sans qu'elle soit étayée sur des données quantifiées, ce qui reflète davantage les croyances des acteurs sur le sujet que la réalité de la situation.

La fonction de transit de l'A63 apparaît confortée à l'issue de la réalisation du projet. Celle-ci est renforcée par l'absence de développement d'alternative modale sur la période, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

La route reste le mode privilégié pour le déplacement des personnes sur le territoire. Différentes initiatives locales sont mentionnées pour favoriser les modes alternatifs pour les déplacements locaux (Réseau Pouce développé par la communauté de communes Val de l'Eyre ; infrastructures dédiées au vélo ; etc.), mais sans appréciation quantitative de leurs effets.

La congestion routière aux abords de l'agglomération bordelaise et de la conurbation basque pourrait favoriser le report vers le train, selon certains acteurs. Les données de fréquentation des voyageurs sur les axes ferroviaires infirment cette perception (cf. 3.3), avec au contraire le développement de nouvelles modalités de déplacement s'appuyant sur l'A63 (covoiturage, transport par car).

7.2 Effets sur la démographie et l'urbanisation

Le bilan *ex post* rappelle que le département des Landes dans lequel s'inscrit l'A63 connaît un fort dynamisme démographique. Ce dernier est induit par l'attrait pour la côte Atlantique, mais aussi par les prix élevés de l'immobilier de l'agglomération bordelaise et de la conurbation basque, qui amènent une partie des ménages à s'installer plus loin de ces zones.

Ainsi, le département des Landes a enregistré depuis plusieurs années de 4 000 à 5 000 habitants supplémentaires tous les ans. Le bilan *ex post* indique que ces nouveaux arrivants sont des retraités pour 50% d'entre eux et des ménages de jeunes actifs pour 40 %. Il en résulte une population qui a augmenté de 13 % entre 2006 et 2018¹².

Il est certain que l'A63 est une infrastructure structurante du territoire et un des supports du développement de ce dernier. Pour autant, il n'est pas possible de mesurer la contribution spécifique de l'opération au développement des zones urbanisées ; on peut cependant supposer que l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers de l'A63, apportée par l'opération, a pu favoriser l'attractivité de certains territoires. L'opération semble avoir eu néanmoins un impact marginal sur le prix du foncier.

Au final, les effets limités de la mise à 2x3 voies de l'A63 sur la démographie et l'urbanisation sont conformes aux prévisions du dossier d'enquête publique.

7.3 Effets sur l'économie locale et l'emploi

7.3.1 Le chantier de l'A63 et l'exploitation de l'A63

Le bilan *ex post* présente un inventaire assez détaillé et documenté des effets du chantier sur l'économie locale et l'emploi.

¹² La population du département des Landes est passée de 362 827 habitants en 2006 à 410 355 habitants en 2018. Source : INSEE

Les entreprises locales ont été attributaires de 43 % du montant total des marchés. Ce montant est notable pour un chantier autoroutier qui nécessite des entreprises spécialisées, souvent de dimension nationale ou internationale. Ce constat s'explique par l'implantation d'antennes régionales d'entreprises nationales de taille importante.

Le chantier a duré 32 mois et il a mobilisé, sur cette période, un effectif mensuel de 539 hommes/jours en moyenne (Figure 6). Il a généré 1 363 emplois.an directs (soit 3 emplois.an directs par million d'euro investi¹³), à comparer aux 1 880 emplois.an directs (soit 4 emplois.an directs par million d'euro investi¹⁴) estimés dans le dossier de DUP.

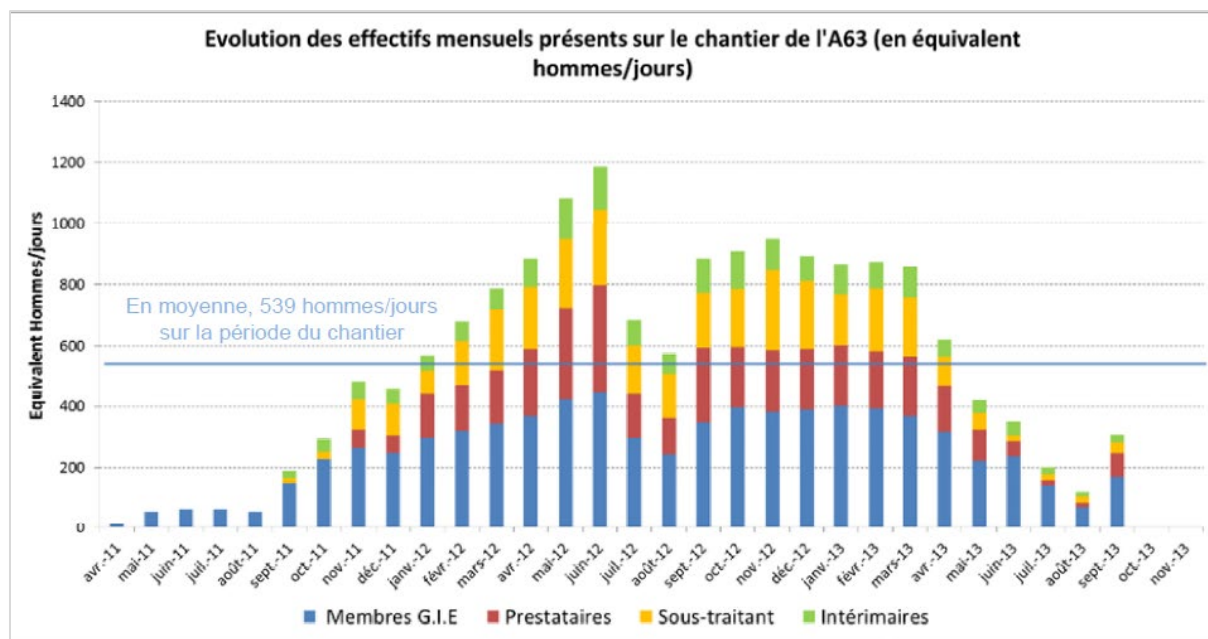


Figure 6 - Evolution de l'emploi présent sur le chantier de l'A63 (en équivalent hommes/jours) (Source : Atlantes, traitement EGIS)

Une grande partie du personnel mobilisé a été du personnel déplacé¹⁵, comme c'est le cas pour la plupart des chantiers de grands travaux. Le chantier a ainsi eu des retombées économiques en termes de restauration et d'hébergement qui sont évaluées à 14 millions d'euros ; cet aspect n'était pas évalué dans le dossier de DUP.

Pour assurer l'exploitation de l'A63, 46 personnes ont été recrutées localement.

7.3.2 Les zones d'activités

Pour le bilan *ex post*, le maître d'ouvrage a souhaité développer l'aspect relatif aux zones d'activités (ZA). Celui-ci ne figurait pas explicitement dans le dossier de DUP, mais il était indirectement présenté dans la monographie (assez exhaustive) de la situation économique, elle-même complétée par quelques appréciations qualitatives de son évolution.

Le maître d'ouvrage a estimé, à juste titre, que ce sujet était structurant en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Il a ainsi documenté l'évolution des zones d'activités

¹³ Aux conditions économiques de 2006, toutes taxes comprises.

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Un personnel est considéré comme déplacé si la distance entre son lieu de résidence et son lieu de chantier est supérieure à 100 km.

à partir de la mise en service de l'A63.

La carte établie en 2014 (Figure 7) montre d'importantes surfaces de ZA préexistantes avant la mise à 2x3 voies de l'A63, mais aussi des créations de ZA l'année de sa mise en service.

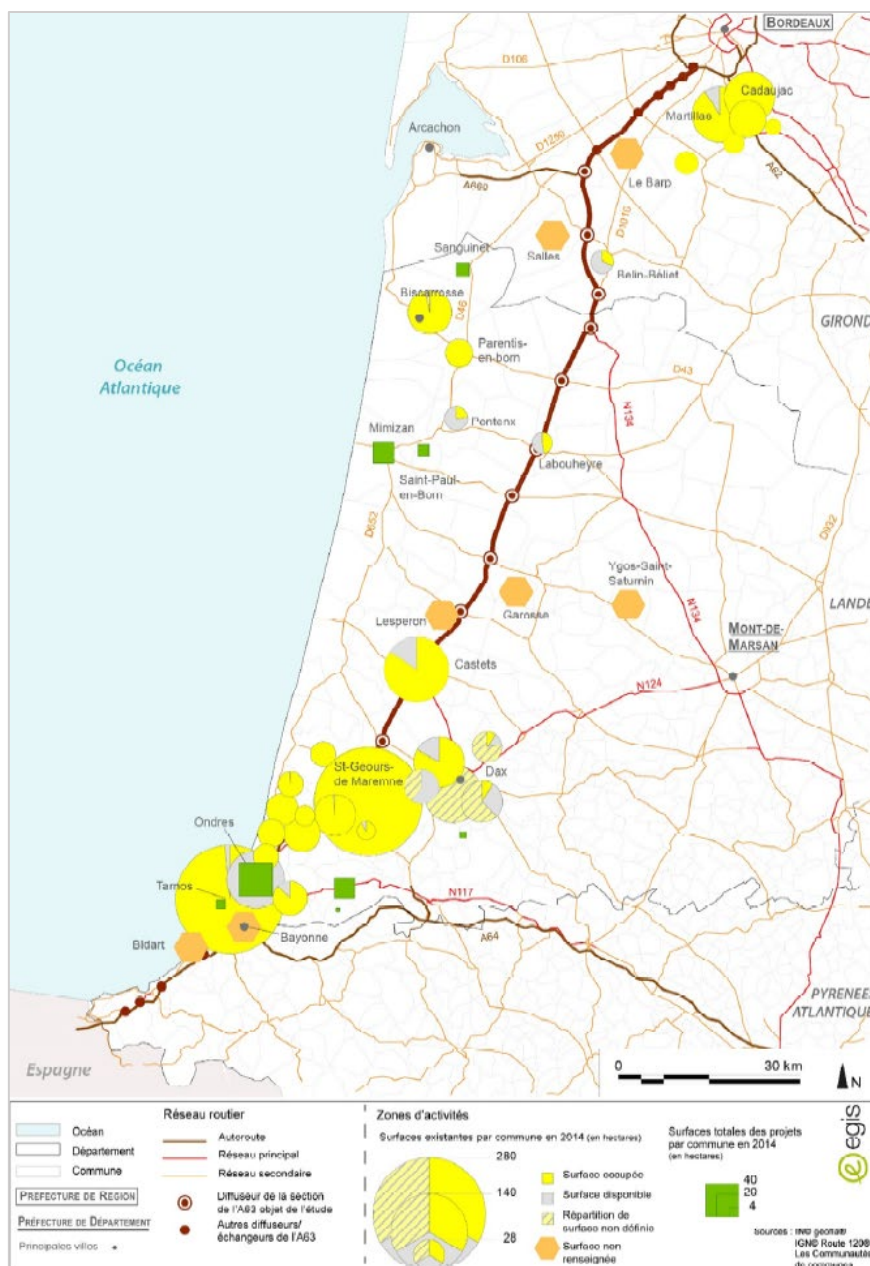


Figure 7 - Localisation des principales zones d'activités dans la zone rapprochée de l'A63 en 2014 (Source : EGIS)

La mise en service semble avoir conforté deux zones d'activités importantes à proximité de l'A63 : la ZA Atlantisud de Saint-Geours-de-Mareme ; la ZA du Percq à Castets. La logistique est très présente dans cette dernière et elle est fortement liée à l'A63.

Des projets de ZA à vocation commerciale ont été portés par les collectivités locales aux abords de l'A63, leurs promoteurs étant attirés par l'effet vitrine, mais aussi guidés par le prix au m². La

création de ces projets n'a cependant pas été intégrée dans une approche territoriale globale : il en résulte un manque de cohérence et des risques sur le fonctionnement urbain des collectivités impactées. Cette analyse renvoie au ressenti de certains acteurs quant à l'augmentation des trafics de poids lourds sur le réseau local (cf. 7.1), qui pourrait donc bien trouver une part de son origine dans l'expansion de ces zones d'activités.

7.3.3 Les secteurs d'activités économiques

Le bilan *ex post* a tâché d'apprécier les effets de la mise à 2x3 voies de l'A63 sur les principaux secteurs d'activités économiques. Faute d'éléments factuels chiffrés, cette partie du bilan s'appuie sur le ressenti des acteurs du territoire. Ce manque de données quantitatives limite la comparaison entre les prévisions *ex ante* et la réalité *ex post*.

Il ressort que l'opération ne semble pas avoir eu d'impact sur la création d'emploi ni sur la répartition des activités. Les activités industrielles préexistantes (bois-papier, agro-industrie, chimie-plastique, aéronautique-mécanique) ont été confortées par l'amélioration de l'axe autoroutier. Les activités agricoles ont été légèrement impactées par l'élargissement localisé des emprises autoroutières.

En matière de tourisme, l'image et la notoriété du territoire étant déjà bien établies, l'A63 semble avoir eu des effets qui se limitent au nord de la côte landaise, avec une augmentation des séjours courts hors période estivale. La mise en place de la signalétique autoroutière a entraîné la disparition des « villes étapes », mais les communes concernées semblent toujours profiter d'une partie de la clientèle des usagers de l'autoroute.

7.4 Synthèse de la contribution de l'infrastructure au développement du territoire

Le bilan *ex post* ne permet pas d'apprécier de façon satisfaisante la contribution de l'opération au développement du territoire, car il ne parvient à s'appuyer que trop partiellement sur des données quantitatives : les effets du chantier sur l'économie locale sont correctement documentés et, dans une moindre mesure, ceux des projets connexes financés par le projet (aires de covoiturage, aménagements cyclables...). Les autres thèmes ne sont étayés que par des éléments qualitatifs ou hypothétiques, quant à la contribution de l'infrastructure aux effets recherchés.

Les conjectures émises ne pourraient être levées qu'au moyen d'investigations plus poussées. Relevant du champ de l'aménagement et du développement économique, elles sont difficiles à appréhender par le maître d'ouvrage, dont ce ne sont pas les compétences principales. Il est probable qu'il aurait pu mieux renseigner ce volet, s'il avait pu bénéficier d'un cadrage de la DGITM pour bien identifier les données pertinentes et de l'appui des services déconcentrés de l'Etat pour mettre en place les outils de collecte, avant et après la mise en service de l'infrastructure.

Recommandation 4. [A la DGITM] L'évaluation de la contribution d'une infrastructure routière à l'aménagement du territoire et son développement économique nécessite de disposer de données quantitatives, nombreuses et diverses. La mission constate la difficulté de collecte de ces données par le maître d'ouvrage seul ; la mission suggère un cadrage avec la DGITM pour bien identifier les données pertinentes, au regard de l'opération, et l'appui des services déconcentrés de l'Etat pour mettre en place les outils de collecte, avant et après la mise en service de l'infrastructure.

8 Volet environnemental

Selon la circulaire « Bianco » du 15 décembre 1992, le volet environnemental du bilan ex post est le bilan final d'une démarche réalisée en deux étapes : un bilan intermédiaire, produit normalement l'année suivant la mise en service, qui examine la conformité des aménagements réalisés aux engagements pris ; un bilan final, produit normalement cinq ans après la mise en service, qui s'attache plus particulièrement à évaluer les effets réels de l'infrastructure au regard des prévisions et à vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre pour limiter ou corriger les impacts prévus.

Le volet environnemental a été établi par Atlandes conformément à la démarche de la circulaire « Bianco » et il a été détaillé suivant les items des engagements de l'Etat. Ce volet, très complet, a été évalué par le Cerema qui a produit un avis technique, vérifiant la conformité avec les engagements de l'Etat. On peut regretter que pour l'établissement de son avis, le Cerema n'ait échangé avec Atlandes ni effectué une visite sur site pour mieux consolider les observations et lever une partie des incertitudes. Cet avis confirme que le volet environnemental du bilan ex post répond de façon globalement satisfaisante aux engagements de l'Etat, sur l'ensemble des thématiques.

8.1 Le cadre et la qualité de vie de la population

Les engagements de l'Etat en matière de qualité et de cadre de vie sont respectés. Pour rappel, ils portaient sur : le bâti et l'urbanisme ; la propriété foncière ; le stationnement des poids lourds ; le rétablissement des voies de communication ; les réseaux ; des engagements localisés sur la commune de Labouheyre.

8.2 Le bruit

Les engagements de l'Etat en matière de bruit sont respectés.

Le bilan indique que les seuils réglementaires ne sont pas dépassés, confirmant l'efficacité des mesures de protections mises en place. Il est dommage que le bilan ne comporte pas de cartes de niveaux sonores présentant l'état initial de 2000 et les résultats intermédiaires et finals, qui auraient permis de visualiser et consolider ces résultats.

Au vu de l'évolution prévisionnelle des trafics, les seuils réglementaires pourraient être dépassés avant le délai de 20 ans suivant la mise en service (horizon de dimensionnement des protections acoustiques). La mission partage la suggestion d'EGIS d'effectuer une surveillance annuelle de l'évolution du trafic moyen journalier (TMJA) ; en cas de dépassement des TMJA ayant servi au dimensionnement des protections acoustiques, des mesures de contrôle de niveaux de bruit en façade des bâtiments les plus proches de l'A63 seront à réaliser pour vérifier le respect de la réglementation et compléter si nécessaire les protections acoustiques.

8.3 La qualité de l'air

Les engagements de l'Etat en matière de qualité de l'air sont respectés.

Les modélisations présentent une amélioration de la qualité de l'air entre 2003 et 2020 ; elle est en grande partie due à l'évolution du parc des véhicules qui sont de moins en moins polluants. La tendance à la baisse des émissions de polluants décrite dans les modélisations s'avère exacte après 5 ans : il aurait été appréciable de disposer d'une carte synthétisant ces mesures.

Des mesures visant à réduire l'exposition des populations riveraines ont aussi été intégrées durant la phase d'études détaillées : adaptation du tracé ; utilisation d'enrobés drainants (piégeage des

particules) ; végétalisation pour l'absorption et la limitation de la diffusion des polluants. Ces mesures ont parfois dû être adaptées durant les travaux pour tenir compte de contraintes d'emprises.

On peut aussi noter que Atlandes pratique une modulation des tarifs applicables aux poids lourds en fonction des classes d'émissions EURO, ce qui est une mesure incitative, favorable à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'autoroute.

8.4 Le patrimoine et paysage

Les engagements en matière de patrimoine et de paysage sont globalement respectés.

Quelques réponses à des engagements clairement libellés gagneraient à être précisées, comme par exemple la confirmation de la prise en compte des dispositions des documents d'objectifs (DOCOB) dans les 5 sites Natura 2000.

Les principales observations portent sur :

- Les mesures de végétalisation, dont on constate après 5 ans une efficacité relative en certains endroits : reprise partielle des plantations effectuées aux abords des cours d'eau, dans les bassins et les fossés ; faible croissance, à ce stade, de l'ensemencement des délaissés et des haies d'hypovigilance ; aspect « négligé » de certains espaces verts des aires ;
- Le nécessité de contrôle des espèces invasives (dont la dissémination est favorisée par leur existence sur des parcelles adjacentes à l'autoroute), en effectuant des campagnes d'éradication pour pérenniser les plantations d'espèces locales.

8.5 La protection de la ressource en eau

La préservation de la ressource en eau (aspects quantitatifs et qualitatifs) est particulièrement encadrée et suivie sur ce projet, ce qui étaye les conclusions globalement positives quant au respect des engagements de l'Etat sur ce thème.

Pour faciliter la lecture du bilan et avoir une vision complète des engagements de l'Etat sur la protection de la ressource en eau, les arrêtés « Loi sur l'eau » n°40-2011-00039 du 23 septembre 2011 et « espèces protégées » n°21/2011 du 25 août 2011 (liées par le volet compensations) ont été intégrés dans l'avis du Cerema sur le bilan d'Atlandes.

Dans le cadre de l'opération ont été réalisés :

- 47 bassins de rétention pour assurer l'assainissement de l'autoroute,
- 62 ouvrages pour améliorer et assurer la transparence hydraulique.

Le bilan *ex post* montre un bon fonctionnement des bassins et des dispositifs d'assainissement. Concernant les ouvrages de transparence hydraulique, 27 d'entre eux ont fait l'objet d'un suivi pour observer les principales altérations des milieux aquatiques liées à ces ouvrages. Il ressort que le fonctionnement est satisfaisant pour 20 d'entre eux, et que pour les 7 autres, des dysfonctionnements nécessitent une restauration afin de corriger les perturbations.

Le bilan indique un usage raisonné des sels et des produits phytosanitaires par l'exploitant. Une optimisation de la préservation de la ressource en eau pourrait être recherchée en réduisant encore le recours aux produits phytosanitaires pour l'entretien.

8.6 Les milieux naturels

L'enjeu fort du projet était de maintenir ou rétablir des connexions entre les milieux de part et d'autre de l'autoroute, tout en protégeant les espèces des collisions avec les véhicules. Concernant les habitats et la flore, les principales zones à enjeux du projet sont les cours d'eau et leurs zones humides associées. Le projet intercepte aussi des sites naturels protégés (5 sites Natura 2000 et 7 ZNIEFF) et traverse des habitats diversifiés, abritant (effectivement ou potentiellement) une flore et une faune riches : la loutre et le vison d'Europe, espèces rares et menacées ; 17 espèces de chiroptères, toutes protégées ; 6 espèces d'amphibien ; 4 espèces de reptiles ; plus de 70 espèces d'oiseaux ; 4 espèces d'insectes ; 5 espèces piscicoles.

Le projet a ainsi fait l'objet de nombreux engagements de l'Etat en matière de préservation des habitats et des espèces sensibles pendant les phases travaux et d'exploitation.

Le bilan expose de façon très détaillée les dispositions prises par le concessionnaire et leurs résultats : aménagements réalisés sur les ouvrages hydrauliques et écologiques, plantations, palissades et clôtures, mise en place d'hibernacula, mesures de gestion des espèces invasives, inventaires des suivis écologiques. Ces derniers sont particulièrement détaillés (zones humides ; flore, chiroptères, avifaune, grande faune, petite faune terrestre, sites sensibles, ...). Atlantes précise que les services instructeurs ont été associés en tant que de besoin à la mise en œuvre des mesures. La présentation du bilan ne permet cependant pas de vérifier aisément le respect de chacun des nombreux engagements de l'Etat sur cette thématique et l'avis du Cerema pointe également des imprécisions et des incomplétudes sur quelques aspects : les déplacements des visons d'Europe ; l'existence de puits de jour sur les ouvrages hydrauliques ; les essences replantées dans certains bassins ; le caractère franchissable des ouvrages hydrauliques pour la faune.

Les informations du bilan, relatives à la préservation des milieux naturels, sont nombreuses et pointues ; il est ainsi difficile pour les non-spécialistes d'apprécier la qualité intrinsèque des résultats, d'une part, et l'importance et la gravité des écarts avec les engagements, d'autre part. Ceci confirme l'intérêt et la pertinence d'un avis du Cerema s'appuyant sur des experts de ce domaine. Au-delà de l'exhaustivité du recensement des réponses aux engagements de l'Etat, l'avis du Cerema pourrait utilement intégrer les observations des services instructeurs (police de l'eau, DDTM, DREAL) qui sont associés à la mise en œuvre et au suivi des mesures. Ceci permettrait de consolider les éléments du bilan, d'améliorer son analyse qualitative et ainsi mieux faire ressortir les corrections à apporter.

Le bilan d'Atlantes indique que les aménagements pour les corridors écologiques ont été réalisés comme prévus. Le fonctionnement constaté de ces aménagements est satisfaisant dans l'ensemble, mais il est hétérogène selon les espèces, sans que les raisons aient pu être clairement identifiées ou soient imputables à Atlantes.

Les procédures environnementales ont complété les engagements de l'Etat sur les milieux naturels avec les prescriptions des arrêtés ministériels du 8 août 2011 et inter-préfectoral du 25 août 2011 portant autorisation de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégés et de destruction d'espèces végétales protégées : il s'agit en particulier de mesures de suivi de la flore et de la faune, transmises au comité de suivi¹⁶, et des obligations de compensation. Pour ces dernières, les sites proposés par Atlantes ont été rendus éligibles par la DREAL en juillet 2015. Au final, 8 parcelles, représentant 90 ha, ont fait l'objet d'acquisition ou de conventionnement par Atlantes et la mise en œuvre des actions de compensation s'est déroulée en 2018-2019. Un premier bilan sera effectué en 2023 ; il n'est donc pas possible d'apprécier l'efficacité des mesures

¹⁶ DREAL Aquitaine, conservatoire botanique national (CBN) sud-Atlantique et experts délégués du conseil national de protection de la nature (CNPN)

à ce jour.

Le bilan *ex post* précise, par ailleurs, des évolutions significatives pour la compensation des destructions des zones humides, instituée dans l'arrêté « Loi sur l'eau » n°40-2011-00039 du 23 septembre 2011. Le dossier déposé par Atlantes faisait état d'une estimation prévisionnelle de 3 ha de surfaces impactées, qui se traduisait par une compensation de 5 ha ; les surfaces réellement impactées par les travaux s'élèvent in fine à 9 ha, induisant un besoin de compensation complémentaire de 8,3 ha. Ces évolutions sont justifiées sommairement. Ces adaptations ont été portées à la connaissance de la Police de l'eau en 2014. Ainsi, en plus du site de l'étang de la carrière de Barrouil (5 ha) initialement proposé, a été ajouté le site de Canteloup (15,94 ha). Le bilan ne précise pas l'avancement des mesures de compensations sur ces sites.

8.7 Risques

Le bilan conclut au respect des engagements relatifs à la défense des forêts contre les incendies, à travers la collaboration étroite avec la DFCI (association régionale de défense des forêts contre l'incendie) acteur majeur regroupant les associations syndicales autorisées et 2 500 bénévoles¹⁷, en partenariat avec l'Etat, les SDIS, la Région, etc.

Trois des engagements portaient sur des mesures spécifiques : maintien en permanence en état débroussaillé des voies et dépendances ; essences de plantations ne favorisant pas la propagation des incendies ; mise à disposition du personnel d'exploitation d'extincteurs appropriés. Des éléments permettant d'apprécier l'effectivité de leur mise en œuvre sont apportés pour la phase de chantier, mais sont absents pour la phase d'exploitation.

Le bilan fait état, par ailleurs, de l'implication de Atlantes dans des mesures de prévention des risques d'incendie : campagne de sensibilisation aux risques d'incendie via affichage sur les faces arrière des remorques de 25 camions ; distribution gratuite de cendriers de poche.

La prise en compte des risques technologiques ne fait pas partie des engagements de l'Etat. Atlantes a toutefois mentionné les mesures prises dans le cadre des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) relatifs à la présence de deux sites SEVESO Seuil haut, au droit de l'agglomération de Castets et que l'A63 longe par le nord. La section courante de l'A63 a ainsi été adaptée afin d'aménager une voie de sortie spécifique des véhicules, uniquement mise en service en cas de déclenchement des procédures d'évacuation définies dans le cadre de ces PPRT.

L'A63 constitue par ailleurs un axe de circulation pour le transport de matières dangereuses (TMD).

8.8 Impacts du chantier

La phase chantier a été traitée dans chaque thématique du volet environnemental. Quelques manquements ou non conformités ont pu être constatés en matière de propreté du chantier, de pollutions des eaux ou de pollutions accidentelles et diffuses. Mais, dans l'ensemble, les impacts du chantier sur l'environnement semblent avoir été maîtrisés et les engagements de l'Etat sont globalement respectés.

Le dossier d'enquête publique mentionnait : « *Pendant la phase de construction le comité de suivi mis en place veillera à la mise en œuvre des dispositions arrêtées dans le dossier des engagements de l'Etat. Avant la mise en service, un contrôle de conformité sera effectué.* »

Il est dommage que ni le bilan d'Atlantes ni l'avis du Cerema ne fournissent d'éléments sur le suivi effectué par ce comité.

¹⁷ Source : www.dfci-aquitaine.fr

8.9 Emprunts et dépôts de matériaux

Les engagements de l'Etat sont respectés.

S'agissant des besoins en matériaux, l'objectif initial du maître d'ouvrage était de limiter les volumes d'emprunts à 500 000 m³ avec un objectif d'excellence à 450 000 m³. Finalement, au niveau des deux zones d'emprunt (à Labouheyre et à Saugnac-et-Muret), le volume des matériaux extraits pour les besoins du chantier s'est limité à 340 000 m³. Ces deux sites d'extraction ont été réaménagés en plan d'eau, à la fin du chantier.

Aucun dépôt définitif n'a été réalisé hors emprise du tracé. Les dépôts ont été intégrés dans les aménagements paysagers de l'autoroute et les merlons acoustiques.

8.10 Politique 1 % paysage et développement

Les engagements de l'Etat sont respectés et se sont traduits par le financement de 66 projets pour un montant de plus de 3 M€.

8.11 Synthèse du volet environnemental

Le volet environnemental du bilan *ex post* répond aux engagements de l'État de manière satisfaisante, sur l'ensemble des thématiques examinées. Les principaux points d'attention nécessitant des actions complémentaires concernent les sujets suivants :

- **Bruit** : effectuer une surveillance annuelle de l'évolution du trafic moyen journalier (TMJA) et réaliser des mesures de contrôle acoustique en façade des bâtiments riverains en cas de dépassement des TMJA ayant servi au dimensionnement des protections acoustiques, afin de vérifier le respect de la réglementation et compléter si nécessaire les protections acoustiques ;
- **Patrimoine et paysage** : vérifier l'efficacité de certaines mesures de végétalisation ; contrôler les espèces invasives ;
- **Préservation des ressources en eau** : corriger les perturbations de certains ouvrages de transparence hydraulique ; limiter le recours aux produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces végétalisés ;
- **Préservation des milieux naturels et de la faune** : veiller à l'état de conservation des zones humides sur l'ensemble de la zone impactée par l'aménagement ; respecter quantitativement et qualitativement les engagements relatifs aux mesures compensatoires ; maintenir les aménagements relatifs aux visons d'Europe ;
- **Risque incendie** : poursuivre les mesures de prévention à l'égard des usagers et veiller au maintien des mesures opérationnelles impliquant directement le concessionnaire (gestion).

Recommandation 5. [A Atlandes] Pour conforter le bilan environnemental globalement positif de l'opération, rendre public le bilan des actions complémentaires identifiées.

Conclusion

Le bilan *ex post* de l'opération a été réalisé par le concessionnaire Atlandes avec un souci manifeste d'exhaustivité et de transparence. Il est satisfaisant sur le plan méthodologique, dans l'ensemble, malgré le traitement de quelques thématiques manquant parfois de rigueur, avec des explications non étayées. Il est dommage que le Cerema n'ait pas produit un avis sur les aspects socio-économiques, comme il l'a fait sur le volet environnemental.

Les coûts de l'opération (pour sa réalisation et son exploitation) ont été maîtrisés et les objectifs de l'opération sont atteints en termes d'amélioration des services aux usagers et d'insertion environnementale de l'infrastructure. Les engagements de l'Etat en matière d'environnement ont, dans l'ensemble, été respectés et n'appellent que quelques mesures correctrices.

La rentabilité socio-économique *ex post* reste positive, mais en deçà des prévisions initiales, essentiellement en raison de trafics moindres que ceux prévus.

Même si l'opération a été réalisée sans recours aux fonds publics, l'absence d'éléments sur la rentabilité financière de la concession dans l'évaluation *ex ante* et leur comparaison avec les résultats *ex post* du concessionnaire constitue une lacune notable de l'évaluation. Celle-ci est à apprécier dans un contexte générique d'attente de transparence du public à l'égard des concessionnaires autoroutiers et particulièrement pour cette première opération d'aménagement d'une infrastructure routière existante, avec la mise en place d'un péage.

Arnaud ZIMMERMANN

**Ingénieur en chef
des ponts, des eaux
et des forêts**

Annexes

Annexe 1 Lettre de mission



Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des infrastructures de transport
Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national
Bureau de l'aménagement du réseau routier national zone Nord

La directrice des infrastructures de transport

à

Monsieur le vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable

Nos Ref. :DEP2021-321

Affaire suivie par : Hélène LE MAITRE

OBJET : RECUEIL DE L'AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN EX POST DE L'A63 SALLES – SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE

PJ : - AVIS TECHNIQUE SUR LE VOLET TRANSPORT BILAN EX POST DE L'A63 ATLANDES

- AVIS TECHNIQUE DU CEREMA SUR LE VOLET ENVIRONNEMENT BILAN EX POST DE L'A63 ATLANDES

L'autoroute A63 est une autoroute reliant Bordeaux au Pays basque dans le sud-ouest de la France. L'A63 est découpée en 3 sections :

- La section nord en 2x2 voies, de Salles à A630 (rocade de Bordeaux), exploitée par DIRA ;
- La section centrale (104km), de Salles à Saint-Geours-de-Maremne, exploitée par Atlandes ;
- La section sud, en partie en 2x3 voies de Saint-Geours-de-Maremne à Biriadou (frontière franco-espagnole), concédée à ASF.

Le projet de la section centrale consistait en un aménagement progressif de la section centrale en une autoroute à 2x3 voies, concédée, à péage. Il a été mis en service en 2014.

Le concessionnaire Atlandes de cette section a adressé à mes services le bilan ex post final en novembre 2020. Conformément aux dispositions des articles R.1511-8 et 9 du code des transports, je souhaite recueillir l'avis du CGEDD sur ce bilan ex post.

Les dossiers constitutifs de ce bilan vous seront transmis par voie électronique parallèlement à cet envoi. Je joins également à cet envoi l'avis technique de la sous-direction ARN portant sur le volet transport du bilan et l'avis du Cerema sur son volet environnement.

Mes équipes restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ces dossiers.

Sandrine CHINZI

Copie à DGITM/DIT/FCA

Sandrine
CHINZI
sandrine.chinzi

Date :
2021.11.25
18:48:48 +01'00'

92055 La Défense cedex

Annexe 2 Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
LE MAITRE	Hélène	DIT/GRN/ARN1	Adjointe au chef de bureau ARN1	15/12/2021 07/01/2022
PHILIPP	Edouard	DIT/GRN/FCA1	Chargé de projet	31/01/2022
CARRÉ	Bruno	DREAL Nouvelle-Aquitaine / SDIT / DMIF		17/02/2022
QUOY BARLER MONTINET	Olivier Eric Sophie	Atlandes Atlandes EGIS	Directeur général Dir Exploitation Resp Et. Socioéco	21/03/2022

Annexe 3 Estimation détaillée de l'avant-projet sommaire

ESTIMATION AVANT-PROJET SOMMAIRE (Date de valeur : juin 2006 ; TTC)	Phase 1	Phase 2
I ETUDES (8% des travaux)	19 174 789 €	8 297 634 €
II ACQUISITIONS	7 108 000 €	- €
III TRAVAUX	256 462 805 €	110 980 860 €
III.1 Dégagement des emprises	5 172 825 €	5 409 300 €
III.2 Terrassements et couches de forme	4 043 675 €	2 066 630 €
III.3 Assainissement	14 017 948 €	- €
III.4 Chaussées	47 579 800 €	57 560 500 €
III.5 Equipements exploitation sécurité (y c. 2 gares de péage)	90 834 700 €	36 062 000 €
III.6 Aménagements d'environnement	65 723 346 €	- €
III.7 Sujétions spéciales	3 277 500 €	- €
III.8 Ouvrages d'art	9 035 070 €	2 622 000 €
III.9 Centres	- €	- €
III.10 Frais de surveillance des travaux (7% des travaux)	16 777 940 €	7 260 430 €
TOTAL	282 745 594 €	119 278 495 €

Tableau 10 - Estimation détaillée de l'avant-projet sommaire

Il est rappelé que le dossier d'enquête publique indique les montants suivants :

- Phase 1 : 253 M€ aux conditions économiques de 2006 ;
- Phase 2 : 148 M€ aux conditions économiques de 2006.

On peut noter une différence de répartition des montants entre les phase 1 et phase 2 entre l'avant-projet sommaire et le dossier d'enquête publique. Ce dernier ne reprend pas le niveau de détail de l'avant-projet sommaire ; il mentionne uniquement 7,1 M€ pour les acquisitions foncières et une enveloppe de 90 M€ pour la mise à niveau environnementale affectée à la première phase. Il n'est pas possible d'identifier les éléments prévus dans la première phase qui sont reportés en phase 2 dans le dossier d'enquête publique.

Annexe 4 Cartes de l'évolution des trafics du réseau local

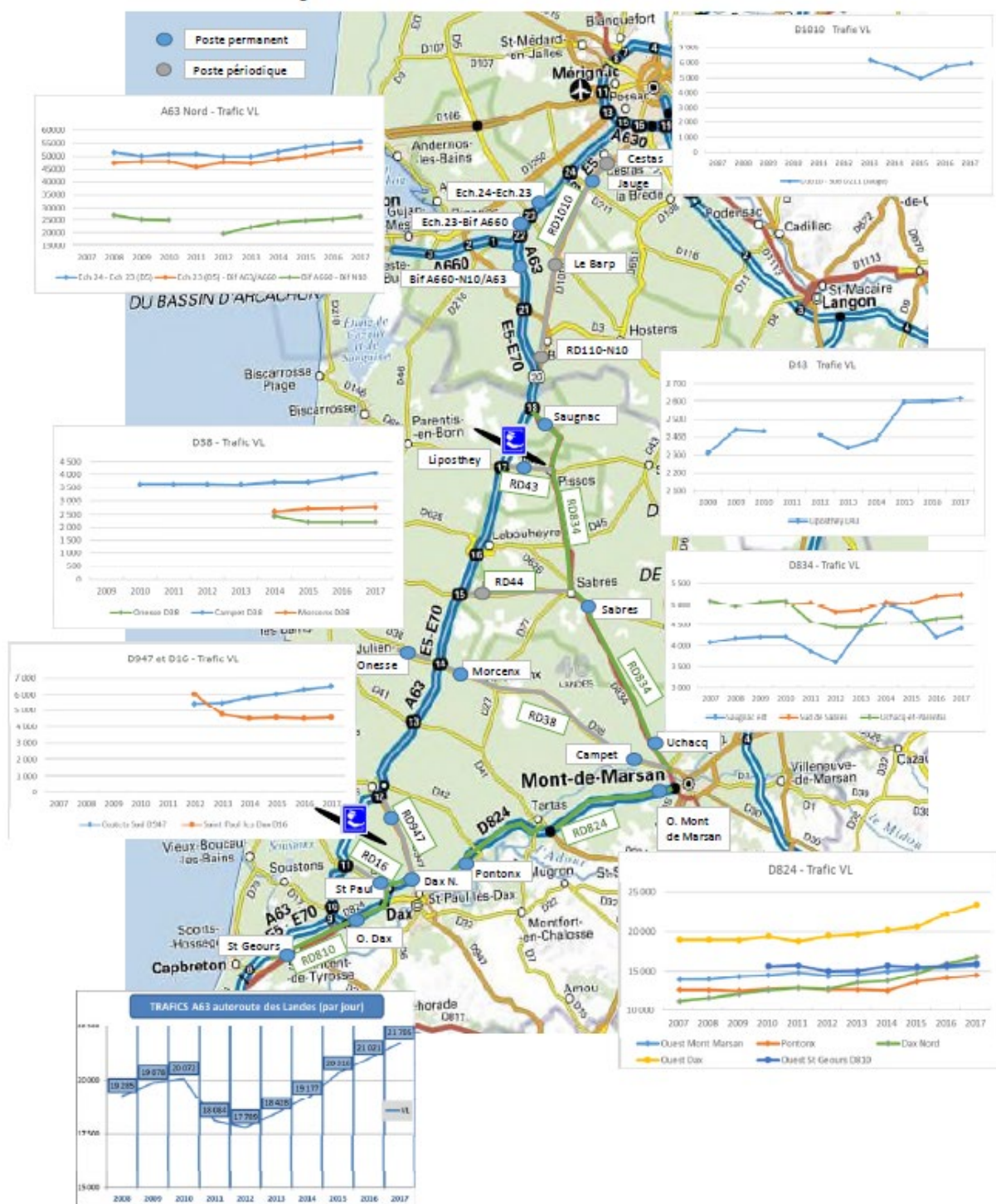


Figure 8 - Evolution du trafic VL sur RD et A63 (Source : données exploitées par EGIS)

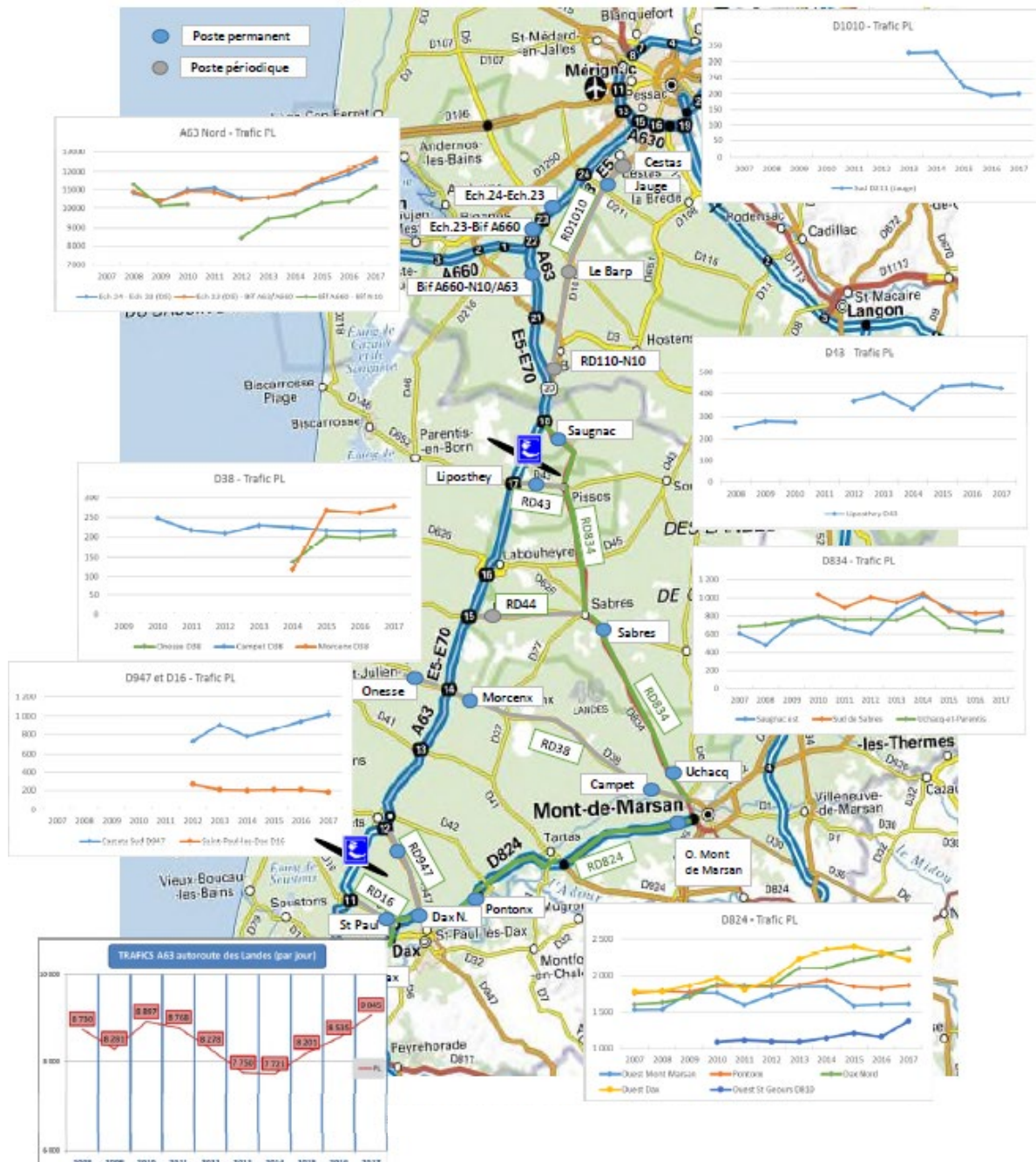


Figure 9 - Evolution du trafic PL sur RD et A63 (Source : données exploitées par EGIS)

Annexe 5 Données de modélisation des trafics du bilan ex post (Extrait)

Données VL	Somme de Vkm_Ref_2014	Somme de Vkm_Proj_2014	Delta
Autoroutes	0	0	0
Autoroute Atlandes	0	2 338 138	2 338 138
Départementale niveau 1 (RD834, RD824)	114 448	128 484	14 036
Départementale niveau 2 (RD)	174 312	278 376	104 065
Route 2x2 à grande circulation (ex RN10)	2 498 517	0	-2 498 517
Route 2x2 à grande circulation	577 092	628 923	51 831
Voies Urbaines secondaires	4 598	8 096	3 498
Voies Urbaines tertiaires	0	0	0
Total général	3 368 967	3 382 017	13 050
Données VL	Somme de Vkm_Ref_2014	Somme de Vkm_Proj_2014	Delta
Autoroute	0	2 338 138	2 338 138
Rase campagne	3 364 369	1 035 784	-2 328 585
Urbain dense			
Urbain diffus	4 598	8 096	3 498
Total général	3 368 967	3 382 017	13 050
	0	0	0
Différentiel véhicules-km annuel VL	2014	2017	2020
Départementales	62 025 210	67 898 753	69 758 112
RN10	-911 958 875	-998 365 916	-1 025 554 371
A63	853 420 284	934 282 785	959 718 858
Autres voiries	1 276 726	1 397 877	1 435 019
Total	4 763 345	5 213 499	5 357 618
	-0,0	0,0	0,0
VL	Somme de Véh-h_Réf_2014	Somme de Véh-h_Proj_2014	Delta
Véhicules-heures	41 137	37 614	-3 524
VL	2014	2017	2020
Différentiel véhicules-heures	-1 286 165	-1 408 016	-1 453 111

Tableau 11 – Données VL, année 2014 en situation de projet et de référence, en trafic moyen journalier (Source : fichier de calcul EGIS)

Données PL	Somme de Vkm_Ref_2014	Somme de Vkm_Proj_2014	Delta
Autoroutes	0	0	0
Autoroute Atlantes	0	1 013 935	1 013 935
Départementale niveau 1 (RD834, RD824)	18 772	24 552	5 780
Départementale niveau 2 (RD)	22 052	36 556	14 504
Route 2x2 à grande circulation (ex RN10)	1 032 885	0	-1 032 885
Route 2x2 à grande circulation	66 708	72 080	5 372
Voies Urbaines secondaires	1 773	2 141	369
Voies Urbaines tertiaires	0	0	0
Total général	1 142 189	1 149 265	7 076
Données PL	Somme de Vkm_Ref_2014	Somme de Vkm_Proj_2014	Delta
Autoroute	0	1 013 935	1 013 935
Rase campagne	1 140 416	133 188	-1 007 228
Urbain dense			
Urbain diffus	1 773	2 141	369
Total général	1 142 189	1 149 265	7 076
	0	0	0
Différentiel véhicules-km annuel PL	2014	2017	2020
Départementales	9 364 691	9 877 513	10 335 687
RN10	-377 002 907	-397 936 913	-416 119 083
A63	370 086 454	390 637 809	408 477 323
Autres voiries	134 557	142 131	147 702
Total	2 582 794	2 720 540	2 841 630
	0,0	0,0	0,0
PL	Somme de Véh-h_Réf_2014	Somme de Véh-h_Proj_2014	Delta
Véhicules-heures	14 986	14 124	-862
PL	2014	2017	2020
Différentiel véhicules-heures	-314 614	-332 197	-343 328

Tableau 12 - Données PL, année 2014 en situation de projet et de référence, en trafic moyen journalier (Source : fichier de calcul EGIS)

Annexe 6 Bilan socio-économique ex post, par acteur, sans les transferts entre acteurs (Source : EGIS)

Indicateurs synthétiques du bilan a posteriori (actualisés en 2004)	Circulaire de 1998
Bénéfice Net Actualisé (M€ 2000)	117,8
Taux de rentabilité Interne	6,6%
Bénéf. / € investi	0,54
Bénéf. / € public investi	0,49
Bénéf. / € public dépensé	0,58
Tx rentabilité Immédiate	11%

Bilan par acteur actualisé (M€ 2000)	
Gestionnaire d'infrastructure	-224,9
Usagers	532
Etat / Puissance Publique	6,5
Tiers	14,4
Total des acteurs	327,9
Coût investissement	-219,4
Valeur résiduelle	0,02
Majoration fonds publics	9,2
Bénéfice Net Actualisé	117,8

Usagers (M€ euros 2012)	
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 actualisé	532

Tiers (M€ 2012)	
Sécurité routière	17,7
Pollution atmosphérique	-0,4
Effet de serre	-3
Nuisance sonore	0,04
Bilan actualisé	14,4

Annexe 7 Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
DIT	Direction des infrastructures de transports
PL	Poids Lourd
VL	Véhicule Léger
TV	Tous Véhicules
TMJA	Taux Moyen Journalier Annuel
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique

[Site internet de l'IGEDD : « Les derniers rapports »](#)