

Bilan LOTI de l'autoroute A65 Pau – Langon Volet socio-économie Synthèse

Introduction

L'autoroute A65, exploitée par A'LIÉNOR, dessine un axe de 150 kilomètres connecté à l'A62 Bordeaux – Toulouse au nord (au niveau d'Auros, à l'Est de Langon) et à l'A64 Bayonne – Toulouse au sud (au niveau de Lescar, à l'Ouest de Pau).

Mise en service en décembre 2010, elle comprend 8 diffuseurs et traverse trois départements (Gironde, Landes et Pyrénées-Atlantiques) ; les diffuseurs des Arbouts et de Uzein, prévus dans la DUP et non encore réalisés, ont fait l'objet d'un projet d'aménagement différé. **Le tracé de l'A65 suit peu ou prou celui de l'itinéraire historique entre Langon et Pau (RN524, D932, D934, D834).**

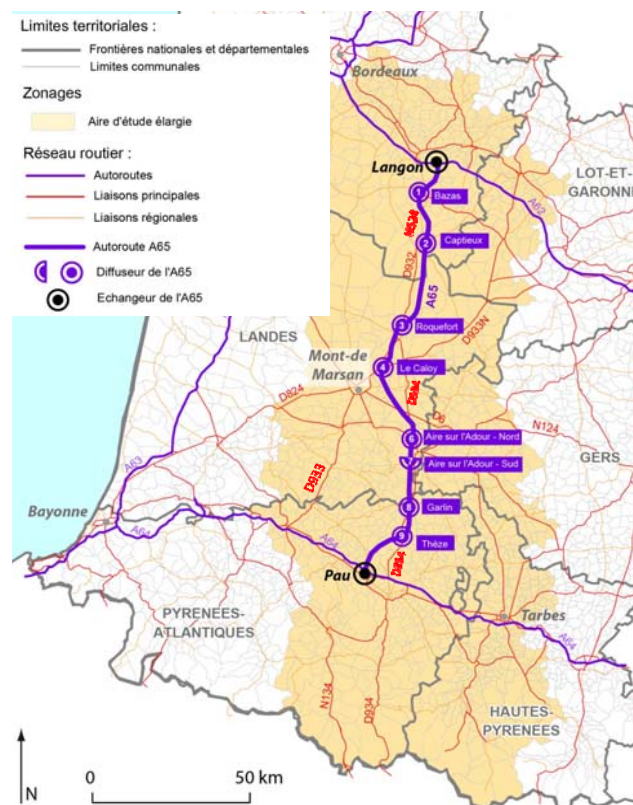
Le présent document constitue la synthèse du Bilan LOTI socio-économique de l'autoroute A65, sous la maîtrise d'ouvrage d'A'LIÉNOR. Il vise à estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets socio-économiques de l'A65. Puis à les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Le Bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

Cinq grandes thématiques ont été traitées :

- Aménagement du territoire et démographie / urbanisation,
- Emploi et développement économique,
- Principaux secteurs d'activités,
- Déplacements,
- Economie de l'opération.

La méthodologie utilisée a reposé notamment sur :

- L'évaluation des effets du chantier pendant la période des travaux,
- La conduite d'entretiens auprès d'une trentaine d'acteurs institutionnels, économiques et politiques du territoire,
- L'analyse d'un fonds documentaire,
- L'utilisation d'un modèle de trafic,
- Enfin, l'exploitation de données statistiques.



Précautions méthodologiques

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

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

Le Bilan LOTI de l'autoroute A65 a été réalisé quatre à cinq ans seulement après la mise en service de l'axe qui a eu lieu en décembre 2010. Ce pas de temps est apparu à plusieurs reprises insuffisant pour évaluer certains effets socio-économiques de la mise en service de l'autoroute, notamment en matière d'aménagement du territoire ou de développement économique.

La crise économique qui sévit depuis 2008 a de surcroît ralenti, stoppé ou pénalisé le développement des territoires traversés.

Aménagement du territoire et démographie / urbanisation

Aménagement du territoire

Les effets constatés d'A65 sur l'aménagement du territoire à une échelle macro-géographique sont globalement conformes à ceux attendus dans le dossier DUP.

La mise en service de l'A65 a permis une amélioration de l'accessibilité, voire un désenclavement du territoire notamment de la partie Est des Landes, et du département des Pyrénées-Atlantiques. Pour certains acteurs du territoire, l'A65 ne trouvera son sens que lorsqu'elle aura été prolongée jusqu'en Espagne, avec l'aménagement du maillon Pau-Saragosse qui est aussi fondamental pour la région d'Aragon côté espagnol.

L'A65 a permis un renforcement des relations entre territoires :

- Principalement entre Pau et la capitale régionale Bordeaux (liens administratifs, touristiques, industriels, enseignement supérieur / recherche),
- Entre les Landes et la capitale régionale Bordeaux.

L'A65 apporte aussi une contribution à la cohésion de l'espace aquitain. Elle a permis de rééquilibrer le territoire du Sud-ouest, à la faveur du Béarn, entre Toulouse et Bordeaux. Avant, Pau entretenait surtout des relations avec Toulouse (services, université) ; aujourd'hui, l'A65 a renforcé les relations de Pau avec Bordeaux, qui est la capitale administrative et culturelle de l'Aquitaine.

Cela dit, les effets de l'A65 sur l'aménagement du territoire sont contrastés géographiquement ; quelques exemples :

- Pour Pau, le Béarn et les Pyrénées-Atlantiques, dont la géographie naturelle s'inscrit dans le piémont pyrénéen, avec le dessin d'un axe Bayonne – Orthez – Pau – Tarbes, l'A65 a ouvert le territoire vers le nord, et permis des gains de temps pour rejoindre la capitale régionale Bordeaux.
- Pour le secteur de Mont-de-Marsan, l'A65 a entraîné des gains de temps pour rejoindre Bordeaux et sortir de la région Aquitaine. L'A65 a eu un impact immédiat sur l'accessibilité de Mont-de-Marsan, centre administratif et pôle industriel des Landes.
- Aire-sur-l'Adour, carrefour économique et de services publics au confluent des Landes, du nord Béarn et du Gers, a enregistré des effets très positifs de l'A65 sur l'aménagement de la déviation nord d'Aire-sur-l'Adour ; celle-ci se raccorde au péage et présente un tracé en direction de l'est, contournant Aire-sur-l'Adour et Barcelonne-du-Gers.

Démographie/urbanisation

Le dossier DUP prévoyait que l'A65 conduirait à favoriser le mouvement de diffusion du développement résidentiel sur des territoires de plus en plus vastes affectant ainsi le développement démographique.

Les effets constatés diffèrent des effets attendus dans le dossier DUP.

L'A65 n'a globalement pas eu d'effets sur l'urbanisation et sur l'attractivité démographique des territoires proches des diffuseurs autoroutiers d'A65 ; ni sur l'immobilier et le foncier

Population en 2012



Emploi et développement économique

Effets du chantier de l'A65

Le chantier de l'A65 a représenté **3 925 emplois.an directs**.

Au cours des trois années de construction de l'autoroute A65 (de septembre 2007 à décembre 2010), de nombreuses entreprises locales ont été impliquées sur le chantier et une part non négligeable des emplois est revenue à la main d'œuvre locale. Selon les acteurs locaux, le chantier a constitué un atout indéniable pour améliorer la situation de l'emploi (baisse du chômage, formations et spécialisations).

52% des montants des marchés ont été attribués aux entreprises du quart sud-ouest de la France, dont 42% (374 M€) pour les entreprises des départements traversés par l'A65 (Gironde notamment, ainsi que Pyrénées-Atlantiques).

La main-d'œuvre présente a généré une consommation qui a bénéficié aux commerces et services locaux (hébergement, restauration, commerces, etc.); ainsi, certains établissements ont vu leurs indicateurs d'activité (chiffre d'affaire, taux de remplissage,...) augmenter le temps du durant la phase de construction d'A65. **Les retombées du chantier de l'A65 sur l'économie locale (hébergement, restauration) s'élèvent à 28 millions d'euros (17 M€ en hébergement et 11 M€ en repas).**

Effets de l'A65 sur les zones d'activités

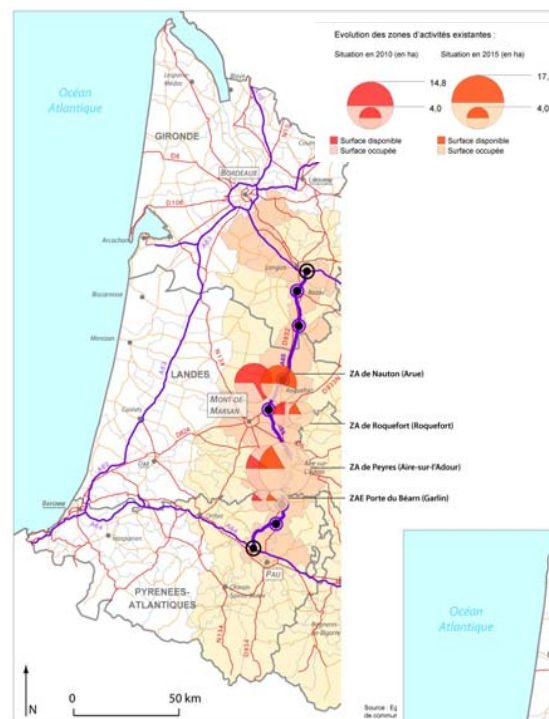
L'A65 a jusque-là eu peu d'effets sur les ZA existantes.

Seulement quatre zones d'activités préexistantes à la mise en service de l'A65 ont enregistré des effets sur la commercialisation de leur foncier (ZA de Nauton à Arue, ZA de Roquefort à Roquefort, ZA de Peyres à Aire-sur-l'Adour, ZAE Portes du Béarn à Garlin), et à hauteur en tout de 4 ha.

De nombreux territoires ont porté et réalisé des projets de ZA tout au long du tracé d'A65 depuis la mise en service de l'autoroute (Garlin, Miossens-Lanusse près de Thèze, Barcelonne-du-Gers près d'Aire-sur-l'Adour, Arue près de Roquefort, Saint-Avit au nord-est de Mont-de-Marsan), à hauteur de 93 ha au total (dont 6,9 ha ont été commercialisés).

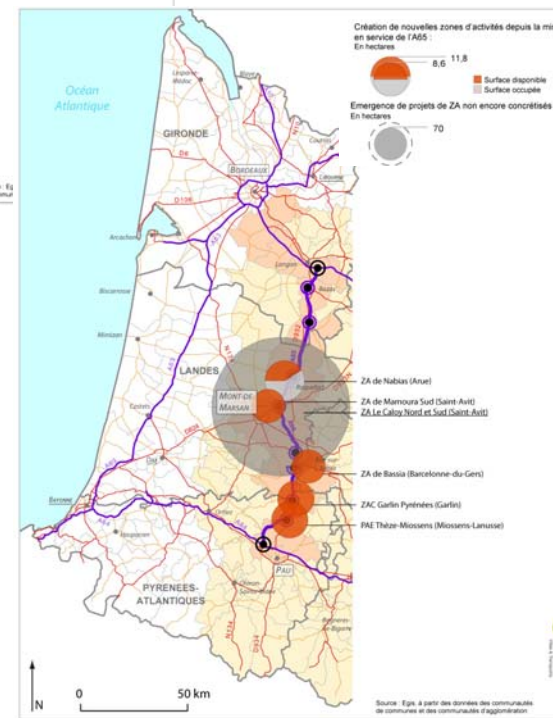
70 ha supplémentaires sont prévus sur la commune de Saint-Avit (ZA du Caloy).

Le long d'A65, il n'y a pas eu de démarches de mise en cohérence des projets de ZA. Une approche globale à l'échelle de l'axe de l'A65 a fait défaut. Les ZA se font concurrence, annonçant **une surabondance de l'offre économique.**



Effets de l'A65 sur les ZA préexistantes à la mise en service de l'autoroute

Effets de l'A65 sur la création de nouvelles zones d'activités



Principaux secteurs d'activités économiques

Les effets constatés d'A65 sur les principaux secteurs d'activités économiques sont globalement du même ordre d'importance que ceux attendus dans le dossier DUP.

Agriculture

Les effets constatés d'A65 en matière d'agriculture sont globalement conformes aux effets attendus dans le dossier DUP.

L'A65 a entraîné une consommation de foncier à usage sylvicole, et des impacts sur le découpage du parcellaire ; elle a entraîné une consommation de foncier agricole, mais l'insertion de l'A65 dans le foncier agricole a été satisfaisante.



En vue de la construction de l'A65, des protocoles d'accompagnement ont été mis en place sur l'ensemble de l'axe. Les démarches d'animation, de concertation (protocole), en amont du chantier, ont permis de bien anticiper les problématiques et de les régler dans des conditions acceptables. Le protocole d'indemnisation a été appliqué à l'échelle de l'axe d'A65, de sorte à avoir une homogénéité d'approche sur les trois départements concernés (vision commune, outil partagé, cohérence d'ensemble).

Les rétablissements et coupures ont été relativement bien traités.

L'A65 facilite sans doute l'acheminement des matières premières et marchandises dans le sens sud-nord (gains de temps, de sécurité), notamment pour les produits laitiers (pour les entreprises autour de Pau : fromageries, Candia), et pour les produits carnés (filière jambon de Bayonne dans le secteur d'Orthez ; filière canard gras), de sorte à alimenter les bassins de consommation situés plus au nord.

L'A65 a eu des impacts positifs sur la filière équine (800 emplois aujourd'hui, un hippodrome, un centre d'entraînement des chevaux), **notamment pour le transport des chevaux** (confort pour les déplacements). **L'A65 conforte l'atout de la plateforme aéroportuaire de Pau, autour de laquelle la filière équine est amenée à poursuivre son développement** (l'aéroport de Pau est un des seuls à pouvoir transporter les chevaux).

Industrie

Les effets constatés d'A65 sur l'industrie sont globalement conformes à ceux attendus dans le dossier DUP, même s'ils sont moins évidents.

Les effets de l'A65 concernent avant tout le Béarn.

Les territoires situés au débouché sud d'A65 ont enregistré un développement des activités de recherche (secteurs de Pau, Lacq notamment), une croissance et une diversification des emplois industriels. La desserte par l'A65 fait que le territoire souffre moins de son enclavement et de son handicap en termes d'accessibilité. L'A65 a entraîné un élargissement des aires de chalandise des entreprises, notamment en lien avec Bordeaux.

Le Béarn compte plusieurs filières d'excellence, dont certaines ont pu profiter de l'A65 :

- Aéronautique : Safran, Turbomeca (à Oloron notamment), dans le pôle de compétitivité Aerospace Valley,
- Agro-alimentaire : Euralis, laiteries, miel (Michaud),
- Recherche pétrolière : centre de recherche Total à Pau,
- Chimie : bassin de Lacq notamment.

Dans les Landes, l'A65 facilite sans doute l'activité des entreprises.

Tourisme

Les effets constatés d'A65 sur le tourisme sont globalement moindres que ceux attendus dans le dossier DUP.

L'A65 rend le territoire plus accessible. Elle permet de réduire les temps de parcours.

L'A65 traverse, désenclave les Landes dans sa partie la moins peuplée, et la moins touristique même si elle n'en comporte pas moins un certain nombre de centres d'intérêt. Elle a sans doute peu d'effets sur l'économie touristique de l'Est des Landes.

L'A65 offre plus de confort pour accéder aux stations thermales d'Eugénie-les-Bains (Landes) et Barbotan (Gers) proches d'A65.

Sans doute en lien avec l'A65, Mont-de-Marsan se positionne davantage sur le tourisme depuis quelques années. Le centre-ville est requalifié, une stratégie touristique a été mise en place.

La partie Est des Pyrénées-Atlantiques n'est pas la zone touristique majeure du département. Dans les Pyrénées-Atlantiques, l'A65 est avant tout utilisée pour :

- **Le tourisme de montagne** ; l'A65 joue un rôle en termes d'accessibilité aux stations, notamment de la part des Bordelais l'hiver, et de plus en plus en été (il s'agit de la première montagne accessible pour tout le littoral atlantique),
- **Le tourisme d'affaires** ; Pau, auparavant plutôt tournée vers Toulouse, est plus tournée qu'avant vers Bordeaux ; l'A65 a pu contribuer à cette évolution.

Pour les Hautes-Pyrénées, l'A65 n'a pas eu d'effet sur l'offre touristique ; ni d'effets sur la fréquentation des stations de ski.

Commerces et services

Les effets constatés d'A65 sur les commerces et services diffèrent globalement des effets attendus dans le dossier DUP.

L'A65 a eu peu d'effets sur les activités commerciales, y compris le long de l'axe historique, alors que le dossier DUP prévoyait des effets négatifs.

La mise en service de l'A65 a eu des effets marginaux sur les flux à motif commercial depuis le sud Gironde vers Bordeaux, ou depuis le sud des Landes vers Pau.

L'A65 a eu des effets sur le commerce dans le secteur d'Aire-sur-l'Adour, où les acteurs du territoire ont établi une stratégie d'aménagement et de développement économique en lien avec l'A65. Sur la Communauté de communes d'Aire-sur-l'Adour, l'enseigne Leclerc s'est délocalisée de Barcelonne-du-Gers (sud-est de l'agglomération) vers le secteur de l'échangeur autoroutier (avec une station essence, une galerie commerciale, un restaurant), pour être le long de la bretelle et attirer la clientèle du Gers et la clientèle résidant entre Mont-de-Marsan et Aire-sur-l'Adour.

Enseignement Supérieur

Les effets constatés d'A65 sur l'enseignement supérieur et la recherche sont plus importants que ceux attendus dans le dossier DUP, même si l'influence de l'A65 sur le système universitaire reste difficile à mesurer.

L'A65 a sans doute eu des effets sur l'accessibilité et l'attractivité de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour. Les relations entre Bordeaux et Pau sont facilitées ; avec sans doute davantage de déplacements en voiture, via l'A65, dans le cadre des relations entre les universités de Pau et Bordeaux.

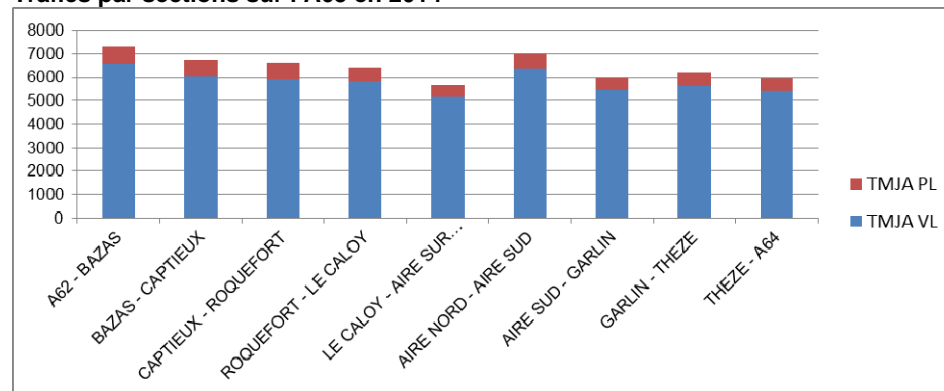
L'accès aux formations implantées à Mont-de-Marsan est facilité par l'ouverture de l'A65 qui rend ce centre universitaire plus accessible.

Déplacements

Trafics

Les trafics observés en 2014, soit trois ans après la mise en service de l'A65, sont en moyenne (TMJA – Trafic moyen journalier annuel) de 6 300 véhicules / jour. Selon les sections, le trafic oscille entre 5 700 et 7 300 véhicules par jour, avec globalement une décroissance du nord vers le sud (hormis la section Aire-sur-l'Adour Nord – Aire-sur-l'Adour Sud) ; le taux de poids lourds varie entre 9% et 10%.

Trafics par sections sur l'A65 en 2014



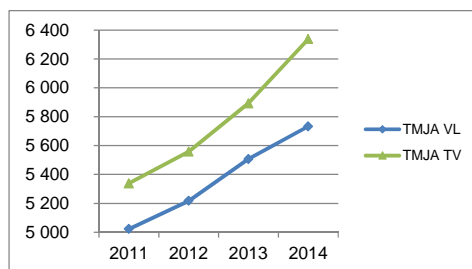
Source : Exploitation données Aliénor

La saisonnalité des trafics est légèrement marquée sur l'A65, avec des trafics plus soutenus en février-mars (fréquentation des stations de sports d'hiver des Pyrénées) et en juillet-août (tourisme d'été).

D'une manière générale, le TMJA VL (Véhicules légers) a augmenté de 4% à 5% par an entre 2011 et 2014. Cette tendance s'explique d'une part par la montée en charge naturelle du trafic avec l'adaptation progressive des comportements des usagers sur les années consécutives à la mise en service de l'autoroute, d'autre part par les aménagements réalisés sur les réseaux routiers concurrents.

La croissance du TMJA TV (Tous véhicules) a été légèrement supérieure car tirée par l'évolution du TMJA PL (poids lourds), notamment depuis la mise en place de nouveaux arrêtés d'interdiction de PL sur certaines RD et RN du secteur en juillet 2013 (RN524 entre Langon et Captieux, RD932 entre Captieux et Roquefort, RD934 entre Roquefort et Les Arbouts, RD834 entre Aire-sur-l'Adour et Pau).

Evolution des TMJA TV et VL sur l'A65



Source : Exploitation données Aliénor

L'évolution des trafics VL sur la RD932 et sur la RD834 ne suffit pas à expliquer la totalité des reports de trafic vers l'A65. Environ la moitié du trafic VL d'A65 provient de l'axe historique (RD932). Le reste du trafic VL de l'A65 provient de trois itinéraires principaux : Bordeaux – Pau (15%), Bordeaux – Mont de Marsan par l'A63 Nord et la RD834 (10%), Lot et Garonne – Mont de Marsan – Orthez par la RD933 (10%).

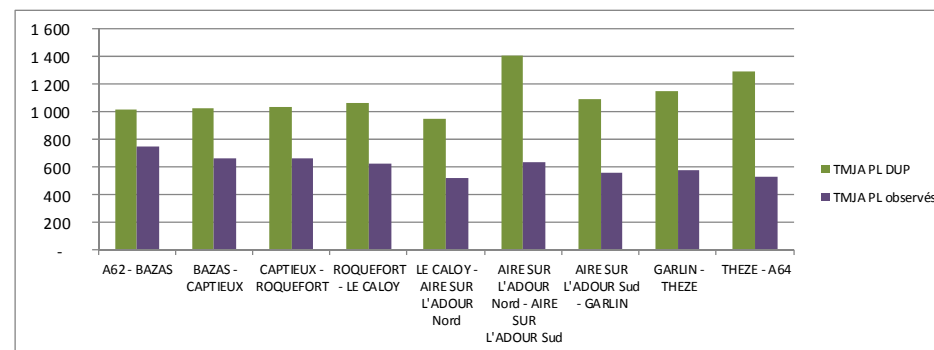
Les écarts de trafics sont importants entre les prévisions de la DUP et les observations actuelles ; ces écarts sont différents selon les sections et le type de trafic (VL ou PL).

Concernant les trafics PL, les écarts sont significatifs sur toutes les sections : le trafic observé est inférieur de 30% à 60% aux prévisions de la DUP selon les sections analysées. Le premier facteur expliquant ces forts écarts réside dans les tarifs des péages ; les tarifs prévus à la DUP sont en deçà des tarifs d'A65 observés en 2015. Ces écarts s'expliquent aussi par le taux de croissance du PIB pris en compte pour les prévisions de trafics PL de la DUP (1,9% par an). Sur la période 2006-2014, le PIB a augmenté en moyenne de 0,8% par an soit moitié moins que prévu ; les trafics découlant des estimations se trouvent donc surestimés.

Avant la mise en place de l'interdiction de circulation des PL sur la RD932, le trafic PL sur l'A65 s'expliquait essentiellement par des reports de trafic depuis l'axe historique et de façon marginale par des reports de trafic depuis l'itinéraire Bordeaux – Mont de Marsan par l'A63 Nord et la RD834 (pour 5%).

Depuis la mise en place de l'interdiction de circulation des PL sur l'axe historique, l'A65 a capté environ 60% du trafic PL reporté de la RD932 ; le reste du trafic PL s'est reporté sur la RD834 (environ 30% du trafic PL reporté) et dans une moindre mesure sur la RD933 Nord (environ 10% du trafic PL reporté).

Comparaison des trafics PL estimés lors de la DUP et observés en 2014 sur l'A65



Source : Exploitation données Aliénor et dossier DUP

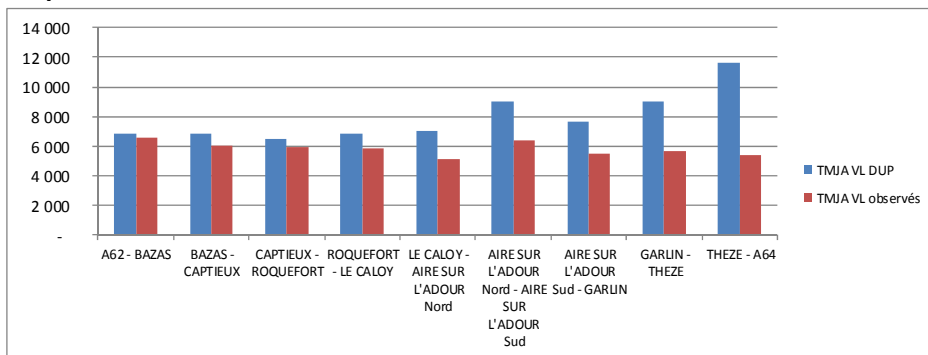
Concernant les trafics VL, les écarts entre les trafics prévus par la DUP et les trafics observés en 2014 sont moins importants que pour les PL et diffèrent de façon significative selon les sections. Les écarts sont modérés sur les sections situées entre Langon et Aire-sur-l'Adour, et importants entre Aire-sur-l'Adour et Pau.



Ces écarts peuvent avoir plusieurs explications :

- Les hypothèses de prévisions de trafic inscrites à la DUP et basées sur une progression du PIB de 1,9% / an se sont révélées trop optimistes et ainsi les trafics surestimés. De même, les tarifs de péage prévus à la DUP sont également bien en deçà de ceux observés pour les VL sur la totalité de l'itinéraire.
- Les plus forts écarts au sud peuvent s'expliquer par :
 - l'absence des diffuseurs d'Uzein et des Arbouts prévus à la DUP, dont l'aménagement est différé à horizon futur ; en augmentant le nombre de diffuseurs, les volumes de trafics augmentent car un plus grand nombre de pôles générateurs de trafics sont desservis.
 - Un itinéraire alternatif sur RD plus attractif pour les VL (en termes de vitesses pratiquées, de temps de parcours) que prévu à la DUP. De plus sur la section sud, l'itinéraire par la RD834 est sensiblement plus court que par l'A65.

Comparaison des trafics VL estimés lors de la DUP et observés en 2014 sur l'A65



Source : Exploitation données Aliénor et dossier DUP

Accidentologie

Le nombre d'accidents et de victimes sur l'axe historique entre Pau et Langon a globalement diminué sur la période 2006-2014.

Le nombre de personnes décédées ou hospitalisées des suites d'un accident sur l'axe historique est variable d'une année sur l'autre. Toutefois, avant 2011, l'axe était globalement plus accidentogène.

Ratios d'accidentologie dans le corridor direct de l'A65 dans les périodes précédant et suivant la mise en service de l'autoroute (pour 100 millions de véhicules-km)

	2006-2010	2011-2014
	Axe historique	Corridor Axe historique+ A65
Taux accidents corporels	7,61	8,66
Taux de tués	1,35	1,05
Taux de blessés hospitalisés	5,94	2,68
Taux de blessés non hospitalisés	4,10	9,00
Trafic (10 ⁸ véh*km)	18,52	20,89

Source : Egis, d'après les données d'accidentologie de la DREAL Aquitaine, de la DIR Sud-Ouest, des Conseils Départementaux Gironde, Landes et Pyrénées-Atlantiques

En empruntant l'autoroute A65 plutôt que l'axe historique, un automobiliste réduit fortement ses risques d'être tué ou hospitalisé des suites ou au cours d'un accident.

On constate une amélioration des ratios de gravité de l'accidentologie sur le corridor direct de l'A65 entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'autoroute :

- La probabilité d'avoir un accident sur le corridor est 1,1 fois plus importante dans la période suivant la mise en service de l'A65 que dans la période la précédent,
- Celle d'y être tué est 1,3 fois moins importante,
- Et celle d'y être gravement blessé et hospitalisé 2,2 fois moins importante.

Temps de parcours

La mise en service de l'autoroute a permis des gains de temps pour les usagers suivants :

- Les automobilistes qui circulaient sur l'axe historique qui se sont reportés sur l'autoroute. Le gain de temps pour les usagers de l'A65 circulant entre Bordeaux et Pau est de l'ordre de 1h15 par rapport à la situation qui aurait prévalu en l'absence de l'aménagement (1h45 via l'A65 au lieu de 3h00 par le réseau historique).
- Les automobilistes qui circulent sur ces routes départementales. Ceux-ci bénéficient de temps de parcours réduits grâce aux meilleures conditions de circulation permises par la baisse des trafics résultant des reports de trafics de ces routes vers l'autoroute.

Les temps de parcours observés sont proches de ceux prévus dans la DUP sur la plupart des relations étudiées. Seule exception, l'itinéraire entre Pau et Mont-de-Marsan, où l'écart plus important (11 minutes soit environ 20%) s'explique par la prise en compte dans les prévisions de la DUP de l'échangeur des Arbouts, finalement non aménagé.



Autres modes de transports que la route

Entre Langon et Pau, il n'y a pas de liaison ferroviaire directe. Les liaisons Bordeaux – Mont-de-Marsan et Bordeaux – Pau s'effectuent via l'axe ferroviaire proche de la côte atlantique. L'A65 ne concurrence pas réellement le fer ; elle constitue avant tout une offre modale complémentaire.

L'A65 présente une **utilité pour rejoindre l'aéroport de Bordeaux-Mérignac** ; elle permet une **desserte plus efficace de l'aéroport de Pau** depuis Mont-de-Marsan.

Le GPMB (Grand Port Maritime de Bordeaux), 7^e au classement des Grands ports maritimes français, présente un trafic annuel de l'ordre de 8,5 à 9,0 millions de tonnes. **L'A65 facilite la desserte et améliore la qualité de service du GPMB.** Du fait de la fluidité des trafics, l'A65 améliore la fiabilité des flux et permet une optimisation du transport routier. Elle permet aussi une pérennisation des trafics déjà existants.

Economie de l'opération

Le coût constaté de construction de l'A65 Pau-Langon s'élève à 916 M€ HT aux conditions économiques de 2004. Le coût de construction constaté est inférieur de 12% au montant d'investissement estimé lors de la DUP (1 043 M€ HT 2004).

Les coûts constatés d'entretien et d'exploitation (9,7 M€₂₀₀₄ en moyenne / an) **sont inférieurs aux prévisions de la DUP** (16,0 M€₂₀₀₄ / an) ; cet écart s'explique en partie par le différentiel constaté sur les trafics.

Le bilan socio-économique de l'autoroute A65 a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier DUP avec les valeurs effectivement observées (coût de construction, gains de temps, réduction des accidents relevés, trafics observés, etc.).

Avec un taux de rentabilité interne de 7,9% (supérieur au taux d'actualisation de 4%), **la réalisation de l'A65 a été rentable pour la collectivité d'un point de vue socio-économique.** Le TRI apparaît cependant inférieur aux prévisions de la DUP (12,3%).

Conclusion

L'autoroute A65, mise en service en décembre 2010, a permis une **amélioration de l'accessibilité**, voire un **désenclavement des territoires desservis** (Est des Landes, et Pyrénées-Atlantiques en particulier). Elle a contribué à la **cohésion de l'espace aquitain**, en renforçant les relations entre Pau et Bordeaux, et entre les Landes et Bordeaux.

Le chantier de l'A65 a représenté **3 925 emplois.an directs** et généré **28 millions d'euros de retombées sur l'économie locale** (hébergement, restauration).

L'A65 a jusque-là eu peu d'effets sur les zones d'activités existantes. En revanche, depuis la mise en service de **l'A65, de nombreux territoires ont porté et réalisé des projets de ZA** tout au long du tracé et en lien avec l'autoroute (93 ha au total) ; 70 ha supplémentaires sont prévus à horizon futur. Les ZA se font concurrence, aboutissant à une surabondance de l'offre foncière.

Les démarches d'animation, de concertation (protocole), en amont du chantier, ont permis de bien anticiper les problématiques agricoles et de les régler dans des conditions acceptables.

En matière de tourisme, l'A65 facilite surtout **l'accès aux stations pyrénéennes.**

Les trafics observés en 2014, soit trois ans après la mise en service de l'A65, sont en moyenne (TMJA – Trafic moyen journalier annuel) de **6 300 véhicules / jour**. Les trafics de l'A65 s'expliquent majoritairement par des reports depuis l'axe historique parallèle. Il reste que les trafics observés sont sensiblement moindres que ceux prévus dans le dossier DUP.

Les ratios de gravité de l'accidentologie sur le corridor direct de l'A65 se sont améliorés entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'autoroute.

La mise en service de l'autoroute a permis **des gains de temps** d'une part pour les automobilistes qui circulaient sur l'axe historique qui se sont reportés sur l'autoroute, d'autre part pour les automobilistes qui circulent sur ces routes départementales où les conditions de circulation sont à présent meilleures.

Enfin, **le projet s'avère rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.**