



Actualisation de l'étude  
socio-économique et  
d'opportunité  
de la mise à  
2 x 2 voies de la RN.21



# Actualisation de l'étude socio-économique et d'opportunité de la mise à 2 x 2 voies de la RN21



# Sommaire

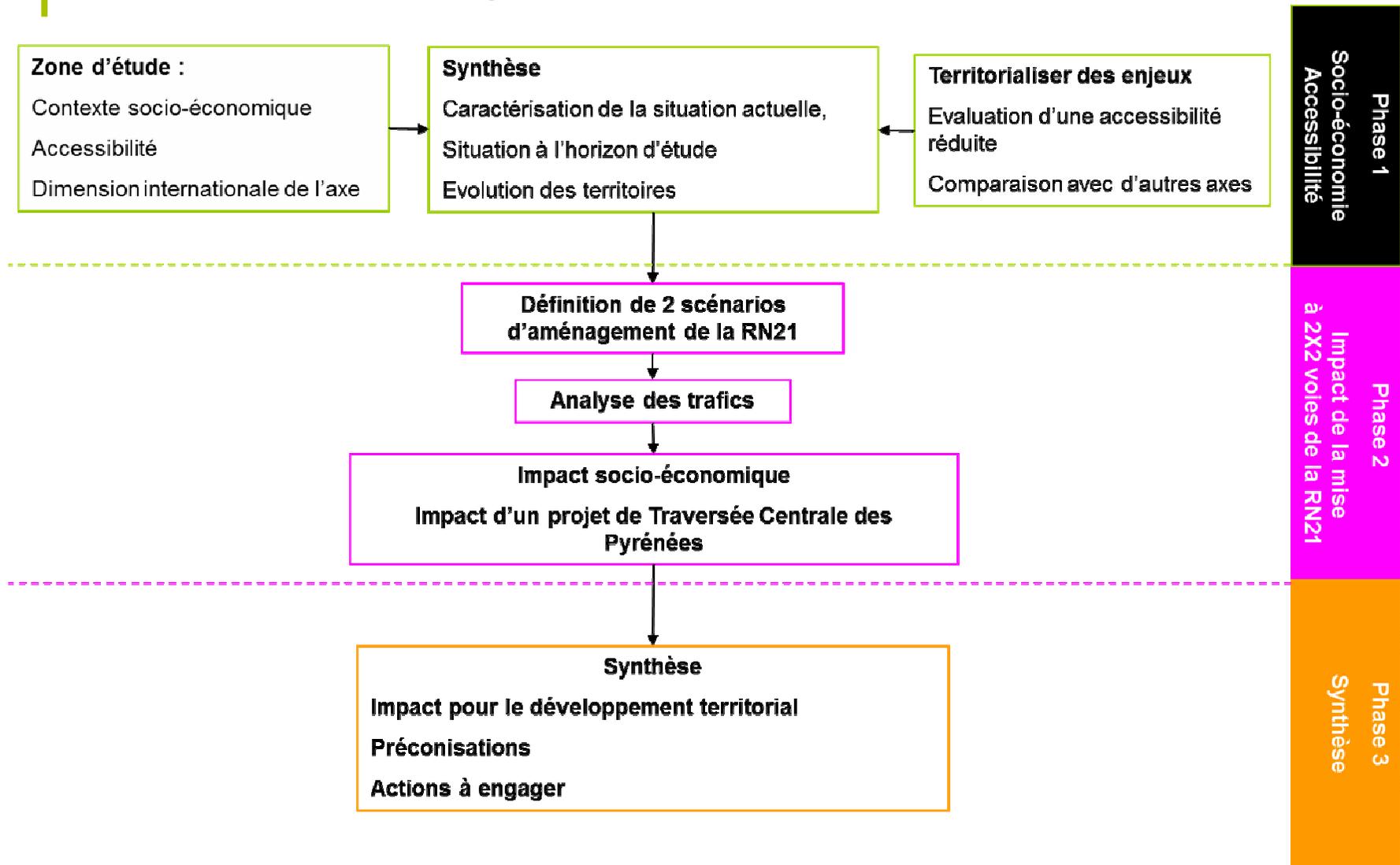
---

- A** □ Le contexte
- B** □ Les perspectives à l'horizon 2020
- C** □ Le contexte transpyrénéen et la multimodalité
- D** □ Les effets de la mise à 2X2 voies

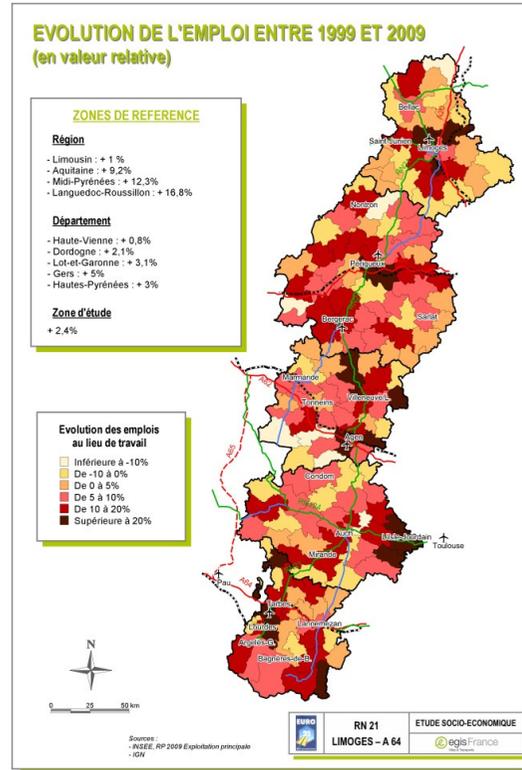
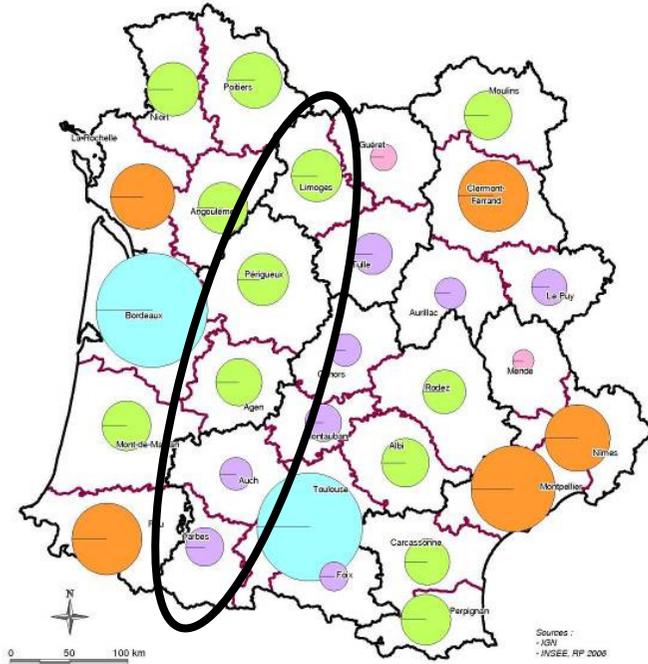


## Le contexte

# La méthodologie



# Le contexte socio-économique



## Dans le Grand Sud-ouest

- Forte croissance et dynamisme liés aux grandes agglomérations
- Apport migratoire important

## Sur la zone d'étude

- Une croissance démographique sur l'ensemble des pôles desservis par la RN21
- Une population vieillissante

Un nombre d'emplois plus faible aux abords de la RN21 :

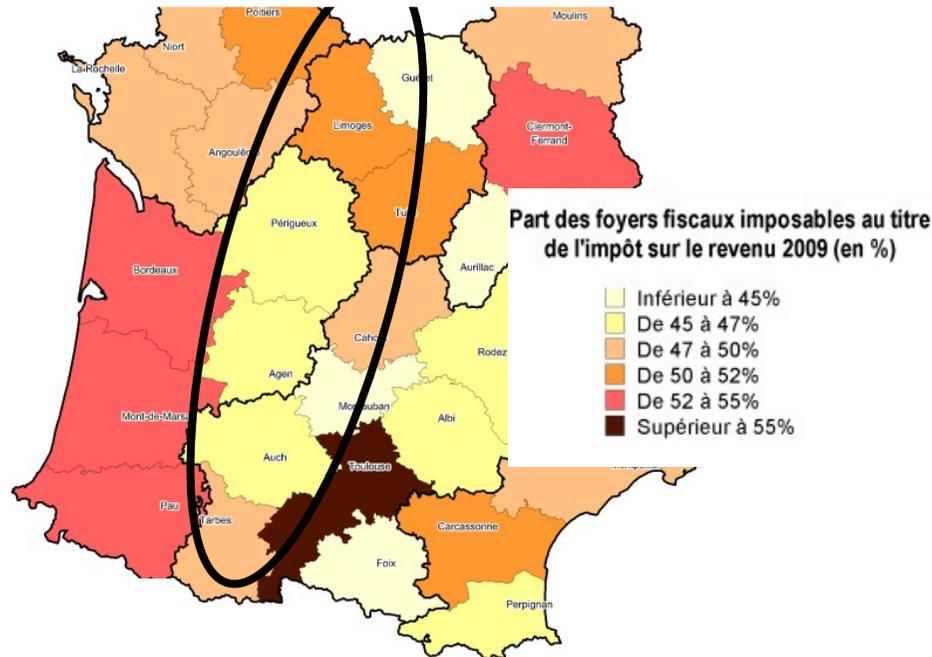
- concentré dans les principaux foyers de population

Croissance de l'emploi

- à un taux plus modeste qu'en France
- et que dans le Grand Sud-ouest

# | Les caractéristiques économiques et sociales

POPULATION SOUMISE A L'IMPOT SUR LE REVENU



Aux abords de la RN21

- ▶ des zones rurales et industrielles plus concernées par la précarité des revenus
- ▶ un niveau de formation moins élevé et des emplois moins qualifiés

mais des exemples d'implantations d'entreprises qui tirent l'économie locale



POURCENTAGE DE LA POPULATION EN 2009 DISPOSANT D'UN DIPLÔME D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Haute-Garonne	20,0%
Hérault	14,5%
Gironde	13,5%
France	12,7%
Haute-Vienne	10,3%
Gers	8,9%
Hauts-Pyrénées	8,8%
Lot-et-Garonne	7,4%
Dordogne	7,4%

# L'accessibilité des territoires

Absence d'un réseau routier performant à 2x2 voies, de direction Nord-Sud, entre l'A10 et l'A20



L'A65 : une réponse partielle aux besoins de déplacements nord-sud.

Des services ferroviaires insuffisants voire inexistants sur un axe Nord-Sud



- Ligne à grande vitesse TGV
- Ligne classique empruntée par un TGV
- Ligne classique empruntée par les TEOZ
- Autres lignes classiques

# La RN21 : 385 km de Limoges à Tarbes

RN21 de Limoges (A20) à Tarbes / Lannemezan

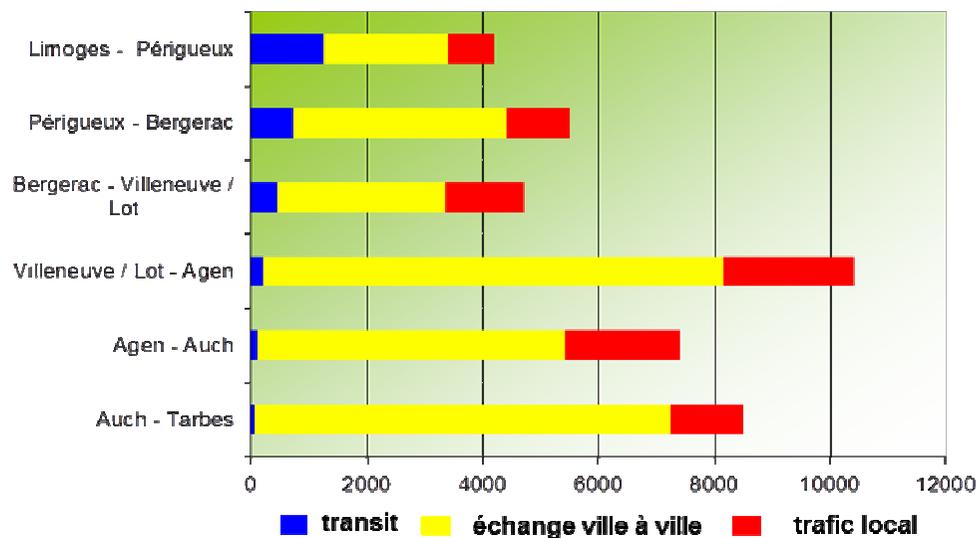
- ▶ 385 kilomètres
- ▶ 22 traversées d'agglomération

Congestion au niveau des agglomérations

Evolution des trafics plus faible que la moyenne nationale

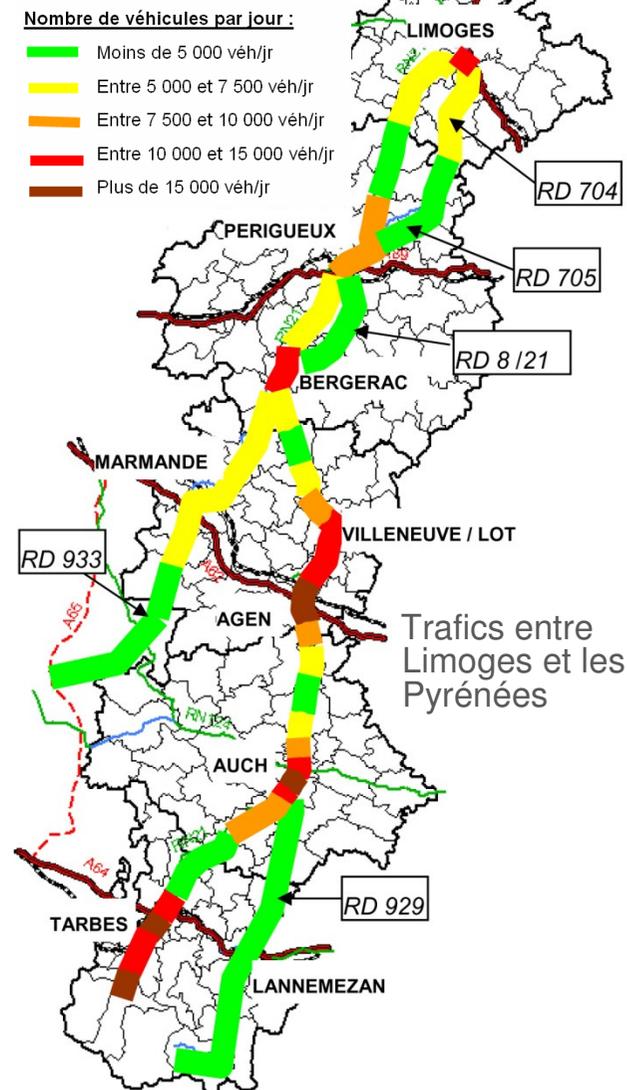
Trafic de transit quasi inexistant ...

... un trafic d'échanges et un trafic de desserte locale



Temps de parcours Limoges – Tarbes

- ▶ 6h par la RN21
- ▶ 4h10 par A64 / A20



Trafics entre Limoges et les Pyrénées

# L'accidentologie sur la RN21

Entre 2004 et 2008 :



Un axe très accidentogène

Un nombre d'accidents et un indice de gravité supérieurs à la moyenne nationale

Pas de données actualisées depuis 2008 mais aucun aménagement ne justifie une baisse de l'accidentologie plus forte qu'au niveau national

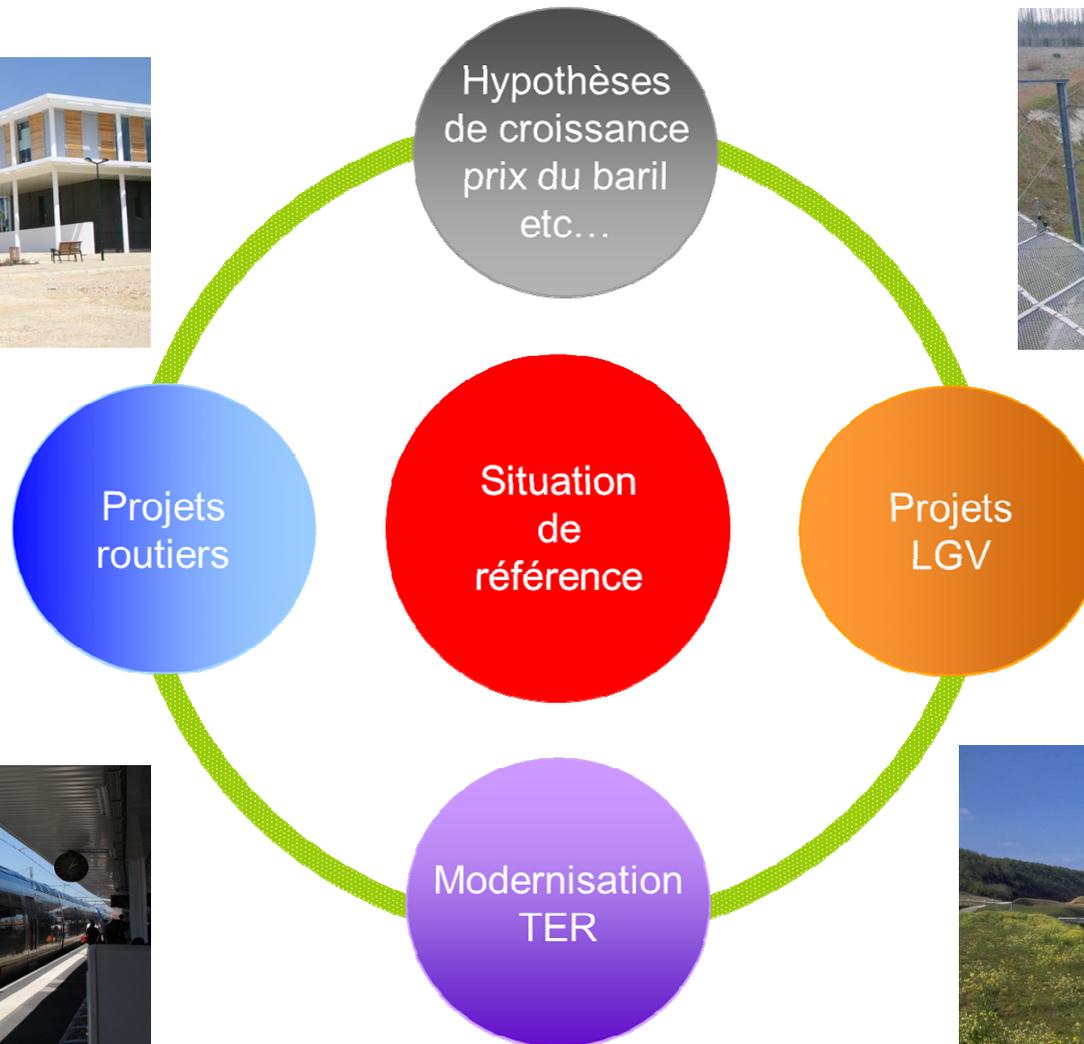


« La sécurité routière apparaît comme un élément majeur dans la réflexion de l'aménagement de la RN21. »



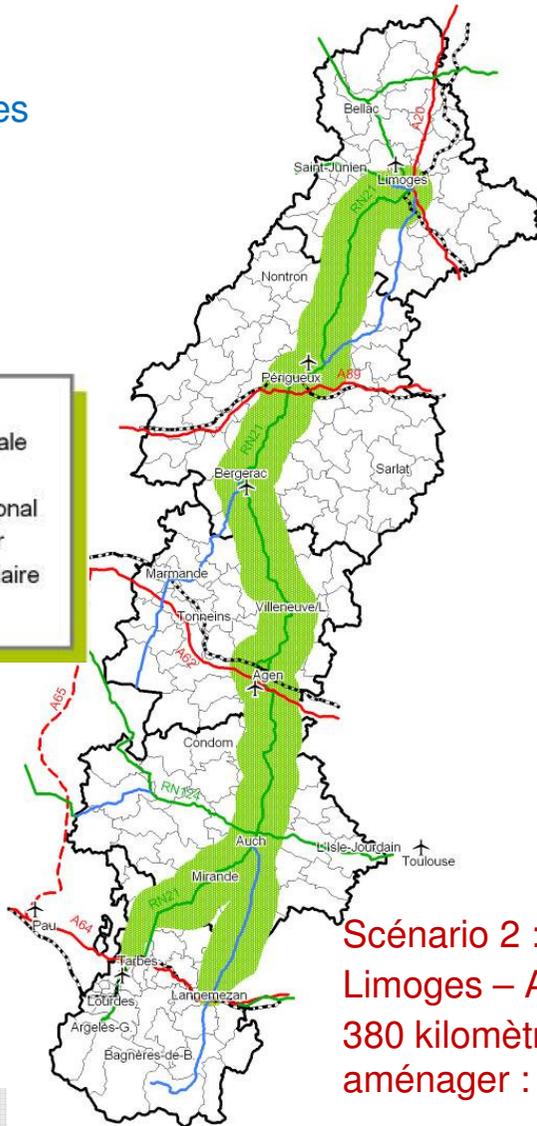
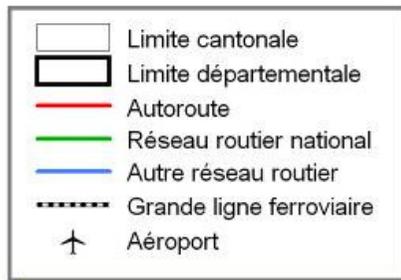
# Les perspectives à l'horizon 2020

# Les perspectives pour 2020



# L'étude de la RN21 à 2X2 voies

**Scénario 1 :**  
 Limoges – Tarbes  
 385 kilomètres,  
 dont 338 km à  
 aménager  
 2 370 M€



**Scénario 2 :**  
 Limoges – Auch – Lannemezan  
 380 kilomètres dont 313 à  
 aménager : 2 200 M€

2 scénarios de projet étudiées à l'horizon 2020 pour la mise à 2X2 voies de la RN21

Déjà réalisé en 2020 :

- ▶ Agen – Villeneuve sur Lot à 2X2 voies
- ▶ Quelques aménagements partiels de sécurité
- ▶ Tarbes – Lourdes à 2X2 voies

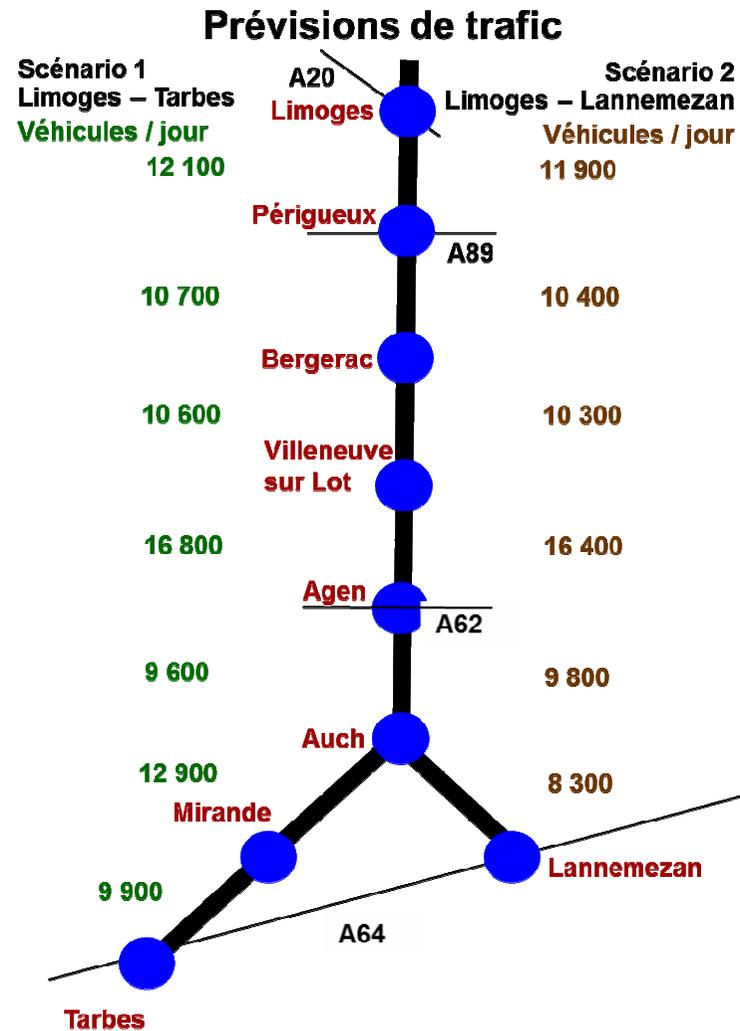
Un coût du projet :

- ▶ Moyenne des coûts d'investissement au niveau national
- ▶ Un peu plus élevé que la moyenne des coûts enregistrés dans le sud-ouest
- ▶ Qui prend en compte les mesures compensatoires (bruit, traitement des eaux...) ...

Prise en compte de l'écotaxe sur les axes concernés

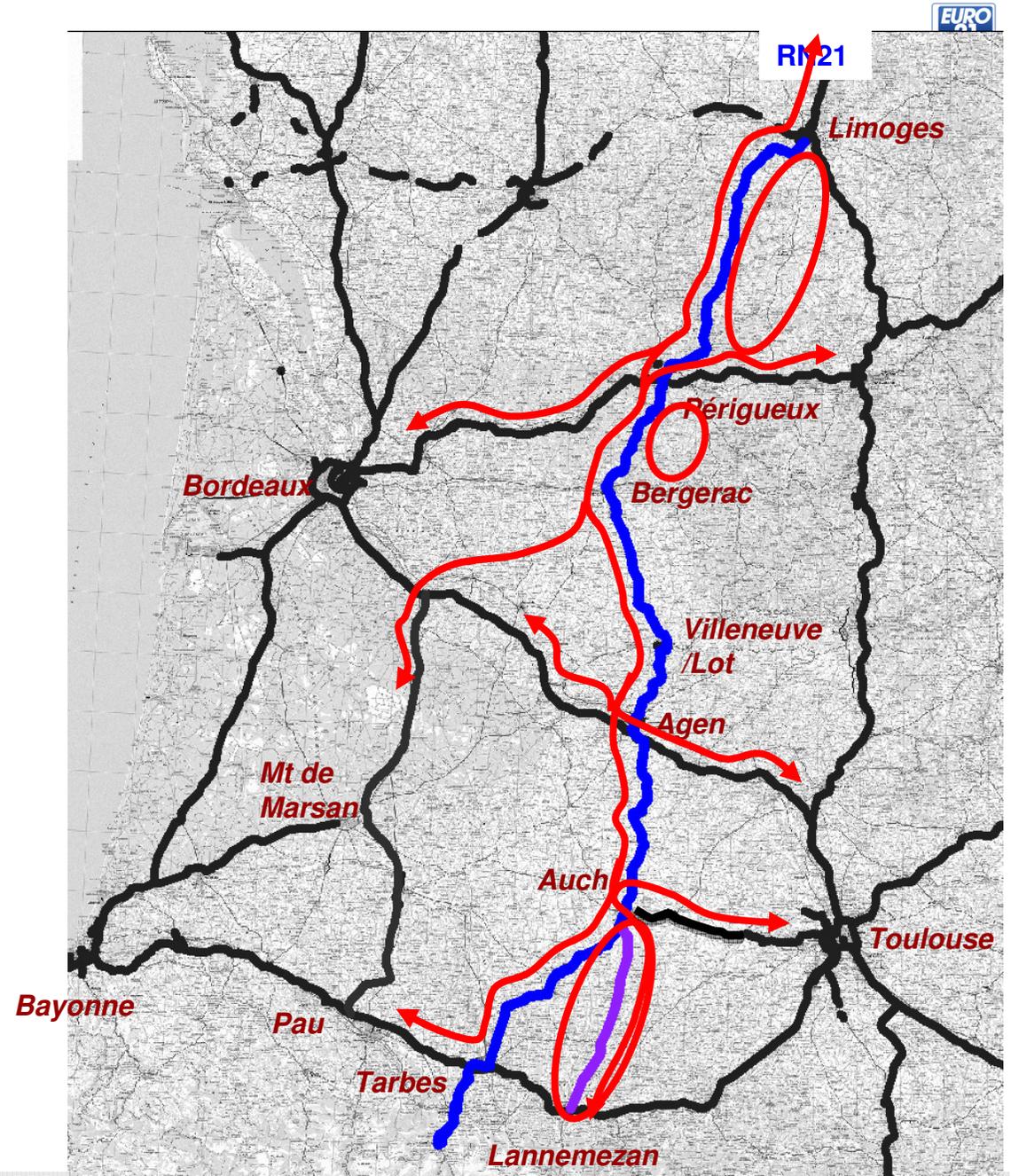
# Un complément au maillage autoroutier

En 2020



# Un complément au maillage autoroutier

En 2020



# L'évaluation socio-économique du projet

<b>En 2020</b>	<b>Scénario Limoges-Tarbes</b>	<b>Scénario Limoges-Lannemezan</b>
<b>Bénéfice Actualisé Net (M €)</b>	1 085,6	1 382,6
<b>Taux de Rentabilité Interne</b>	5,7%	6,5%

Bilan socio-économique positif : Bénéfice actualisé positif

Gains pour la collectivité significatifs

- ▶ Gains importants pour les usagers : gains de temps et de distance
- ▶ Gains de sécurité significatifs
- ▶ Impact environnemental positif dû à des distances plus faibles
- ▶ Bilan du gestionnaire positif ... impact négatif sur les autres concessionnaires du fait des reports de trafics.

Le scénario par Lannemezan affiche une meilleure rentabilité



# Le contexte transpyrénéen et la multimodalité

# Le contexte transpyrénéen

Un trafic dense et en croissance dans les années 2000 et qui se maintient depuis : 183 M de voyageurs et 210 M de tonnes en 2011

Un mur de camions : 20 000 camions par jour sur 2 autoroutes A9 et A63  
1 toutes les 6 secondes

La congestion des agglomérations de Bordeaux, Montpellier et Toulouse

Nécessité de rééquilibrer les flux

- ▶ De la route vers le fer
- ▶ Créer un nouveau passage au centre des Pyrénées



# Le contexte transpyrénéen

## Traversée centrale des Pyrénées

- ▶ Liaison ferroviaire centrale à grande capacité : fret traditionnel + transport combiné rail-route + autoroute ferroviaire + trains et navettes voyageurs
- ▶ Octobre 2009 : Lancement à Saragosse du GEIE Pirineos composé des Etats français et espagnols, de RFF et de l'ADIF
- ➔ Préparer les études pour les consultations publiques dans les deux pays

## Prévisions de trafics issues des dernières études en date (Institut Cerda - Pirene IV – octobre 2009)

- ▶ Trafic estimé pour l'axe central entre 22 et 34 millions de tonnes
- ▶ Potentiel de trafic intermodal fer / route entre 9,3 et 14,6 millions de tonnes
- ➔ Correspond à un trafic de 1 900 à 3 000 poids lourds par jour hors trafic voyageurs

Nécessité de disposer des infrastructures ferroviaires et routières de haut niveau



ADIF : (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)



## Les effets de la mise à 2X2 voies

# Les effets de la mise à 2x2 voies



# Les effets de la mise à 2x2 voies



# Les effets de la mise à 2x2 voies



- Ancrer le territoire dans la dynamique économique du grand sud-ouest
- Renforcer l'accessibilité et l'attractivité du territoire
- Améliorer la desserte des pôles d'activités économiques
- Accroître la compétitivité des entreprises locales
- Permettre à de nouvelles entreprises de s'implanter et créer de l'emploi



Merci pour votre  
attention

# Contact

Fabrice Ducasse  
Héliopole Bâtiment D - BP. 13115 - 33-43, Av. Georges Pompidou  
31131 Balma Cédex

Tél : 05 62 18 18 71  
Mob : 06 13 24 13 17  
Fax : 05 62 18 18 81

Mail : [fabrice.ducasse@egis.fr](mailto:fabrice.ducasse@egis.fr)

