



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Projet de rénovation de la route nationale 21

Question orale n° 355

Texte de la question

M. Jean-Pierre Cubertaon attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le projet de réaménagement de la route nationale 21. Dans les territoires ruraux, la mobilité, plus que partout ailleurs est une question incontournable. Quand la densité de population et de services est faible et que les distances sont grandes, la question des déplacements est une problématique quotidienne. Dans les campagnes, le premier moyen de transport est la route. Les axes routiers sont donc des infrastructures structurantes pour le territoire : ils répondent à la demande croissante de mobilité des populations et des marchandises ; ils dynamisent les territoires en facilitant l'implantation d'entreprises et de talents ; enfin, ils assurent la mission de désenclavement des zones rurales. La route est donc aujourd'hui au cœur de problématiques aussi variées que l'insertion sociale et professionnelle des populations, l'accès aux services publics ou les débouchés des entreprises. Actuellement, de nombreux projets routiers sont à l'étude. En tant qu' élu d'un territoire rural, souffrant d'une accessibilité ferroviaire, routière et aérienne plus faible que le reste du pays, M. le député pense qu'il convient de donner une priorité aux projets qui « ouvrent » les territoires. L'un de ces projets attire particulièrement son attention : le projet Euro 21, soit la mise en deux fois deux voies de la RN21 entre Limoges et Tarbes. Il se déploie sur un axe nord-sud de 385 km reliant cinq départements, trois régions et deux pays. Il défend l'idée d'un projet de développement respectueux des territoires traversés et vecteur de dynamiques fortes pour le Sud-Ouest. Les vertus de cette infrastructure pour l'ensemble du Sud-Ouest seraient nombreuses : réintégration des zones mal desservies dans les dynamiques régionales ; rééquilibrage du développement des territoires, en particulier les bassins excentrés ; amélioration de l'accessibilité aux pôles de service : santé, éducation, formation, zone d'emploi ; amélioration d'attractivité des territoires et leur valorisation comme « territoire à vivre » afin de freiner la fuite des actifs et des entreprises. De plus, à l'heure où le projet européen est réinterrogé, le projet Euro 21 pourrait s'intégrer à une dynamique de coopération européenne renforcée. Grâce à son lien avec le projet TCP, il répondra aux objectifs de partenariat international entre la France et la péninsule ibérique. Alors que l'État avait inscrit ce projet dans son schéma national des infrastructures de transport en 2011, il souhaiterait connaître sa position sur ce projet.

Texte de la réponse

ROUTE NATIONALE 21

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cubertaon, pour exposer sa question, n° 355, relative à la route nationale 21.

M. Jean-Pierre Cubertaon. Madame la ministre, je me permets d'appeler votre attention sur le projet de réaménagement de la route nationale 21, qui relie Limoges aux Pyrénées en passant par Agen, Auch et Tarbes. Dans les territoires ruraux, la mobilité, plus que partout ailleurs, est une question incontournable. Quand la densité de population et de services est faible et que les distances sont grandes, la question des déplacements est une problématique quotidienne. Dans les campagnes, le premier moyen de transport est la route. Les axes routiers sont donc des infrastructures structurantes pour le territoire : ils répondent à la demande croissante de

mobilité des populations et des marchandises ; ils dynamisent les territoires en facilitant l'implantation d'entreprises et de talents ; enfin, ils assurent la mission de désenclavement des zones rurales. La route est donc aujourd'hui au cœur de problématiques aussi variées que l'insertion sociale et professionnelle des populations, l'accès aux services publics ou les débouchés des entreprises.

Actuellement, de nombreux projets routiers sont à l'étude. En tant qu'élu d'un territoire rural souffrant d'une accessibilité ferroviaire, routière et aérienne plus faible que le reste du pays, je pense qu'il convient de donner une priorité aux projets qui « ouvrent » les territoires. L'un de ces projets attire particulièrement mon attention – et, j'espère, la vôtre – : le projet Euro 21, soit la mise à deux fois deux voies de la RN21 entre Limoges et Tarbes. Il se déploie sur un axe nord-sud de 385 kilomètres reliant cinq départements, trois régions et deux pays. Il défend l'idée d'un développement respectueux des territoires traversés et vecteur de dynamiques fortes pour le Sud-Ouest.

Les vertus de cette infrastructure pour l'ensemble du Sud-Ouest seraient nombreuses : réintégration des zones mal desservies dans les dynamiques régionales ; rééquilibrage du développement des territoires, en particulier les bassins excentrés ; amélioration de l'accessibilité aux pôles de services en matière de santé ou d'éducation. De plus, à l'heure où l'on s'interroge sur le projet européen, le projet Euro 21 pourrait s'intégrer à une dynamique de coopération européenne renforcée. Grâce à son lien avec le projet de traversée centrale des Pyrénées – TCP –, il répondra aux objectifs de partenariat international entre la France et la péninsule ibérique. Je souhaiterais connaître votre position sur ce projet que l'État avait inscrit dans son schéma national des infrastructures de transport en 2011.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports*. Monsieur le député, vous savez mon attachement aux enjeux de désenclavement et d'aménagement routiers, en particulier sur l'axe Limoges-Tarbes. La RN21 est un axe régional structurant et supporte des trafics importants, notamment dans les entrées d'agglomération et sur la section Agen-Villeneuve. Cependant, les études socio-économiques d'un aménagement continu de la RN21 à deux fois deux voies sur 400 kilomètres montrent qu'il n'y aurait pas d'effet important de report de trafic de l'A10, l'A20 et la RN10.

L'association Euro 21, dont je salue la mobilisation, avait également envisagé une solution d'aménagement en concession. Cette solution, pour laquelle l'acceptabilité du grand public serait nécessaire, a été étudiée par mes services. Les péages permettant de financer l'infrastructure seraient beaucoup trop élevés par rapport au consentement à payer des usagers, sauf à assurer une subvention d'équilibre considérable qui annulerait l'intérêt d'une concession.

Il n'est pour autant pas question de laisser cet axe à l'abandon. Aussi, l'aménagement de la RN21 a bien évidemment vocation à être financé, voire accéléré. C'est pourquoi il convient de privilégier des aménagements pour renforcer la sécurité, fiabiliser les temps de parcours et améliorer le cadre de vie des riverains. Les aménagements figurant à l'actuel CPER, qui s'élèvent à 51,5 millions d'euros en région Nouvelle Aquitaine et à 2,5 millions d'euros en région Occitanie, s'inscrivent dans cette stratégie d'aménagement. Ces projets devront être poursuivis et développés lors des prochaines contractualisations entre l'État et les régions.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cubertafon.

M. Jean-Pierre Cubertafon. Merci pour votre réponse. Je sais que 400 kilomètres représentent une longue distance, mais je compte sur votre soutien pour aménager au moins les parties dangereuses.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Cubertafon](#)

Circonscription : Dordogne (3^e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 355

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [29 mai 2018](#)

Réponse publiée le : 6 juin 2018, page 5353

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [29 mai 2018](#)