

RN124 – AMENAGEMENT A 2X2 VOIES DE LA SECTION GIMONT – L'ISLE JOURDAIN

Dossier d'Autorisation Environnementale
**Pièce G3 : Eléments d'études actualisés
relatifs aux impacts du projet**



Indice A
Janvier 2022

DOSSIER D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

PIÈCE 0	Préambule
PIÈCE A	Note de présentation non technique
PIÈCE B	Identification du demandeur
PIÈCE C	Localisation du projet
PIÈCE D	Attestation de propriété des terrains
PIÈCE E	Nature, volume et objet des ouvrages et travaux – Rubriques de la nomenclature – Moyens de surveillance et d’intervention
PIÈCE F	Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000
PIÈCE G	Etude d’impact
PIÈCE G0	Etude d’impact initiale (1997)
PIÈCE G1	Actualisation de l’étude d’impact sur le volet EAU
PIÈCE G2	Actualisation de l’étude d’impact sur le volet MILIEU NATUREL
PIÈCE G3	Eléments d’études actualisés relatifs aux impacts du projet
PIÈCE H	Eléments utiles à la compréhension du dossier
PIÈCE I	Dossier de demande de dérogation « Espèces protégées »
PIÈCE J	Atlas cartographique « Milieu naturel »

CODIFICATION

G	I	J	O	U	S	E	T	D	A	E	E	N	V	0	0	0	0	0	M	E	M	0	1	1	7	A	0	0
affaire					émetteur			niveau		domaine			ouvrage			nature			libre			indice						

REVISIONS

Version	Date	Auteurs / Vérificateur	Description
A00	14/01/2022	YLE / STE	Prise en compte des observations des instances nationales (CNPN et AE CGEDD) et dépôt du dossier à l’enquête publique

COORDONNEES

Adresse du mandataire

setec international
42-44 rue Général de Larminat
33000 BORDEAUX
FRANCE

Tél +33 (0)5 24 54 55 00 / Fax +33 (0)5 24 54 55 46
secretaires.bordeaux@inter.setec.fr
www.setec.fr

SOMMAIRE

1	Etude relative au parti d’aménagement des échangeurs
1.1	Étude générale des échangeurs complémentaires sur la RN124.....
1.2	Synthèse de l’étude générale des échangeurs complémentaires.....
1.3	Etude spécifique de l’échangeur de Lafourcade
1.4	Etude spécifique de l’échangeur du Choulon.....
2	Etudes d’impact de l’Aménagement Foncier Agricole et Forestier.....
2.1	Résumé non technique de l’étude d’impact sur le périmètre de Gimont, Giscaro, Juilles et Montiron
2.2	Résumé non technique de l’étude d’impact sur le périmètre de Monferran-Savès, Clermont-Savès, L’Isle-Jourdain avec extension sur Marestaing
3	Mise à jour en 2019 des études de trafic et socio-économiques de la DUP de la RN124 entre Toulouse et Auch à l’occasion de la prorogation de la déclaration d’utilité publique (DUP).....
4	Etude d’impact acoustique.....
5	Etude de dépollution de la décharge de Monferran-Savès.....
5.1	Dossier de cessation d’activité.....
5.2	Récépissé de déclaration de cessation d’activité
5.3	Cahier des Clauses Techniques Particulières pour la résorption de la décharge de Monferran-Savès
6	Etat initial de la qualité de l’air et évaluation des émissions de gaz à effet de serre
6.1	Etat initial de la qualité de l’air.....
6.2	Evaluation des émissions de gaz à effet de serre

1 ETUDE RELATIVE AU PARTI D’AMENAGEMENT DES ECHANGEURS

1.1 ÉTUDE GENERALE DES ECHANGEURS COMPLEMENTAIRES SUR LA RN124



Étude générale des échangeurs complémentaires sur la RN 124



Février 2016



SMO130057

Informations qualité du document

Informations générales

Auteur	TOURNIER Nicolas - Aurélien CHANUT - Fabrice DUCASSE
Type de rapport	Rapport de synthèse
Titre du rapport	Étude générale des échangeurs complémentaires sur la RN 124
Date du rapport	Février 2016
Référence	SMO130057
Version	Version 8

Destinataires

Envoyé à		
Nom	Entité	Envoyé le
François LAMALLE Hervé CORAZZA Mélanie FOURMATGEAT	DREAL	19/03/2015

Copie à		
Nom	Entité	Envoyé le

Historique des modifications

Version	Date	Rédigé par	Visé par
1	19/03/2015	Nicolas TOURNIER	Fabrice DUCASSE
2	18/06/2015	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE
3	23/06/2015	Nicolas TOURNIER	Fabrice DUCASSE
4	30/11/2015	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE
5	10/12/2015	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE
6	22/01/2016	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE
7	19/02/2016	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE
8	23/02/2016	Aurélien CHANUT	Fabrice DUCASSE

Sommaire

Introduction	5
Objet et contexte.....	5
Les objectifs de l'étude	5
L'organisation de la mission.....	6
La méthodologie	7
Les entretiens réalisés.....	8
Le programme de la DUP de 1999.....	9
Le périmètre d'étude.....	12
Situation géographique du projet	12
Zonage	12
Le territoire concerné par le projet.....	13
À l'échelle régionale.....	13
Répartition démographique	13
L'évolution démographique.....	15
Les zones d'emploi.....	17
L'évolution de l'emploi.....	18
Les migrations alternantes	21
Synthèse.....	23
Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont.....	24
Évolution socio-économique par canton	24
Les zones d'activités économiques implantées le long de la RN 124	25
La démarche SCOT sur l'axe RN 124	27
Les projets locaux d'aménagement	28
Synthèse du contexte socio-économique local et de son évolution	29
Les infrastructures de transport et les déplacements	31
La RN 124	31
Le réseau secondaire.....	34
Analyse des trafics actuels sur la RN 124	35
Calage du modèle et trafics actuels.....	39
Le rôle de la RN 124	45
Sécurité et accidentologie sur le réseau routier local	46
Les transports collectifs	48
Les problématiques locales.....	50
Le contexte à Pujaudran	50
Les déplacements à Pujaudran	51
Le contexte à L'Isle Jourdain	52
Les déplacements à l'Isle Jourdain.....	53
Le contexte à Monferran-Savès.....	54
Les déplacements à Monferran-Savès	55
Le contexte à Gimont	56
Les déplacements à Gimont	57
Le contexte aux extrémités de la zone d'étude.....	58
Les enjeux	60
Les scénarios	61

La situation de référence	61
Méthodologie de définition du scénario retenu pour la situation de référence.....	61
Définition de la situation de référence	61
Les trafics de référence	64
L'analyse des scénarios.....	68
La constitution des scénarios	68
L'évaluation des scénarios	69
Méthodologie de l'évaluation socio-économique.....	70
Les données d'entrée : la modélisation des trafics	75
Remarque	75
Scénario 1 : Échangeur à Gimont Lafourcade et au Choulon + référence	76
Scénario 2 : Échangeur à Gimont Lafourcade et au Choulon sans échangeur à Monferran	79
Scénario 3 : Échangeur du Choulon + référence	83
Scénario 4 : Echangeur du Choulon sans échangeur à Monferran Savès	86
Scénario 5 : Échangeur à Gimont Lafourcade + référence.....	90
Scénario 6 : Échangeur à Gimont Lafourcade sans échangeur à Monferran.....	93
Scénario 7 : Echangeur de Pujaudran + référence.....	96
Conclusion.....	98
Synthèse	99
L'analyse de scénarios complémentaires pour la desserte de Monferran Savès.....	100
Préambule	100
Scénario 2bis : Échangeur à Gimont Lafourcade et au Choulon et amélioration des accès à Monferran sur RD924.....	100
Scénario 2 ter : Échangeur à Gimont Lafourcade et au Choulon et ½ échangeur à Monferran-Savès	102
Conclusions générales de l'étude	105

Introduction

Objet et contexte

Les objectifs de l'étude

La mise à 2x2 voies de la RN 124 est en cours de réalisation depuis le décret du 3 août 1999¹ déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement entre Auch-Est et Colomiers-Ouest.

Depuis le début des années 2000, plusieurs sections ont été réalisées :

- La déviation de Léguevin.
- La déviation d'Aubiet.
- L'entrée d'Auch.

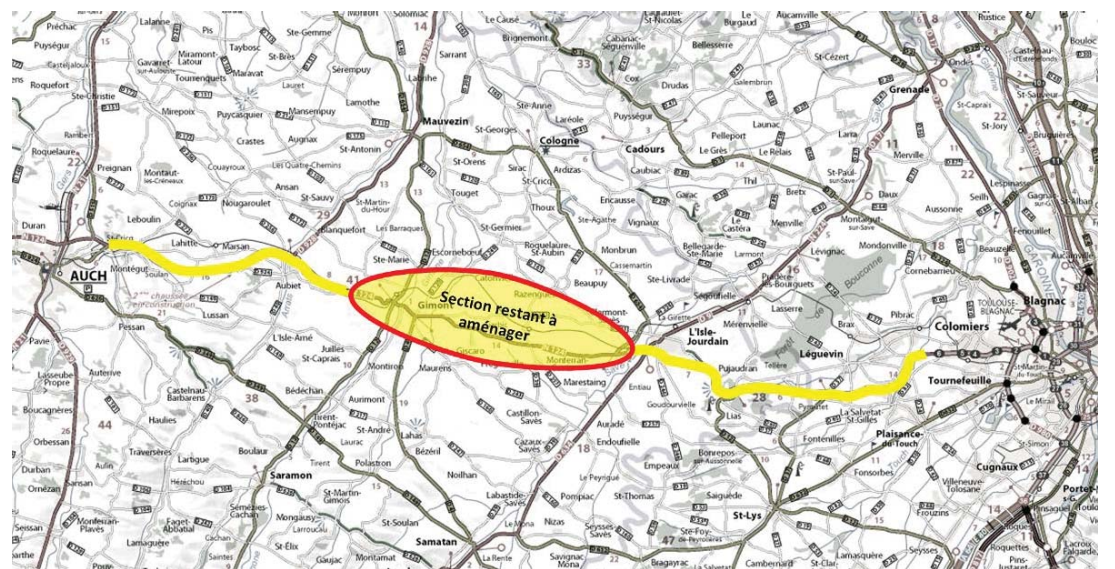
À ce jour, 2 sections restent à aménager à 2x2 voies :

- La section L'Isle Jourdain – Gimont.
- La déviation de Gimont.

Du fait de la forte croissance démographique récente et des nombreux projets d'aménagement répertoriés le long de l'axe, une demande d'aménagements complémentaires par rapport au projet initial a été formulée. La présente mission vise donc à faire l'étude générale des échangeurs complémentaires sur la RN 124.

L'objectif au travers de cette étude est de déterminer les besoins aujourd'hui et à venir pour trouver les meilleurs partis d'aménagement de la RN 124.

Secteur d'étude ▼



Source : IGN

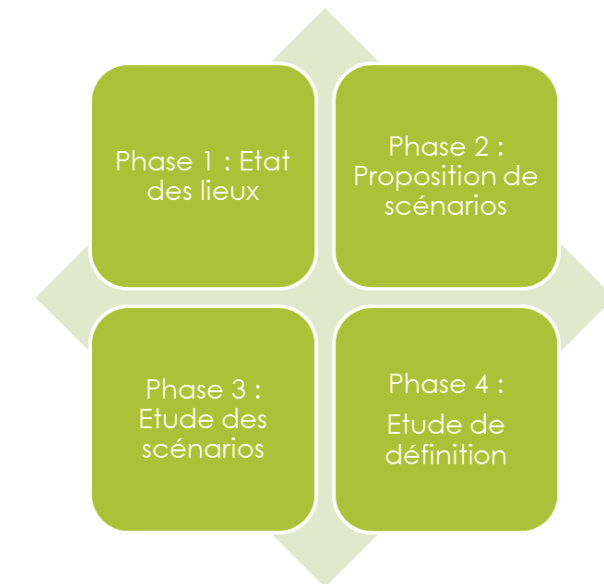
¹ Décret du 3 août 1999 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 124 entre Auch-Est et Aubiet-Ouest, entre Aubiet-Est et L'Isle-Jourdain et entre Pujaudran-Est dans le département du Gers et la RD 65 dans le département de la Haute-Garonne, portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes d'Auch, Gimont, Monferran-Savès et L'Isle-Jourdain dans le département du Gers, Léguevin, Pibrac et Colomiers dans le département de la Haute-Garonne et conférant le caractère de route express à la RN 124 entre Auch-Est et Colomiers

Objet et contexte (suite)

L'organisation de la mission

La mission prévoit deux tranches :

- Une tranche ferme qui consiste à faire l'analyse du parti d'aménagement d'ensemble de la RN 124 entre Toulouse et Auch, afin de :
 - Dresser un diagnostic de la situation actuelle.
 - Effectuer une projection du territoire et des besoins de déplacements à un horizon futur (par exemple 15 ans).
 - Proposer différents scénarios d'aménagement de nouveaux échangeurs sur l'itinéraire.
 - Étudier ces scénarios pour faire émerger une situation optimale.
- Une tranche conditionnelle qui prévoit la réalisation des différentes études de faisabilité des échangeurs.



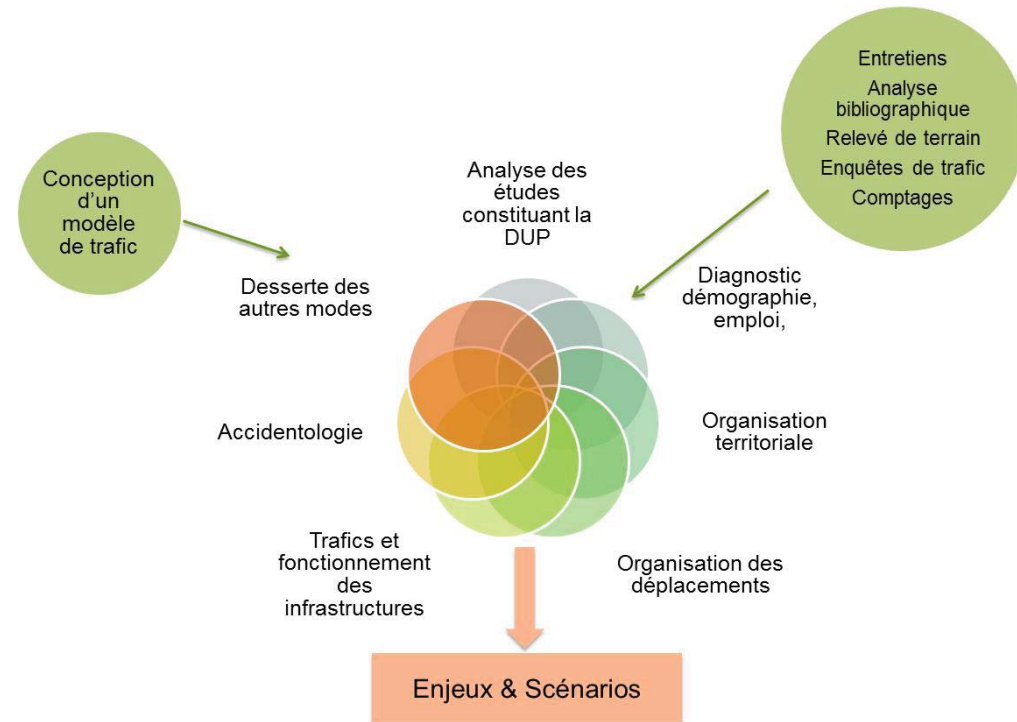
La mission se déroule selon le calendrier suivant :

- Réunion de lancement en Comité de Pilotage le 16 mai 2014 : Cette réunion a pour objectif de présenter la démarche, de valider les interlocuteurs à rencontrer dans le cadre des entretiens et de présenter le dispositif d'enquête requis en vue d'actualiser l'étude de trafic.
- Réunion en Comité technique le 3 juin 2015 : Cette réunion a pour objectif de faire une présentation du diagnostic et de choisir les scénarii à étudier.
- Réunion en Comité de pilotage le 6 novembre 2015 : Cette réunion permet de présenter les résultats de l'étude : analyse détaillée des scénarios, impact sur les trafics et les déplacements de personnes et évaluation socio-économique des différents scénarios. Cette réunion permet de recueillir les avis des membres du Comité de pilotage sur l'étude en vue d'une proposition de parti d'aménagement.

Objet et contexte (suite)

La méthodologie

- Phase 1 : état des lieux** Lors du diagnostic de la situation actuelle, les analyses ont porté sur différents aspects :
- Trafic et déplacements.
 - Socio-économie.
 - Aménagement du territoire.
 - Environnement.



Réalisation : Egis

- Phase 2 : définition des scénarios et trafics** La phase 2 a pour objectif de définir la situation de référence et les scénarios de projet qui seront étudiés.

En accord avec le Maître d'ouvrage, plusieurs scénarios sont proposés de manière à faire émerger une situation optimale pour les usagers et le Maître d'ouvrage. Ces scénarios se traduisent par des propositions de modifications du système d'échanges sur l'axe. Ils sont bâtis après analyse :

- Des besoins futurs sur l'axe.
- De l'analyse des trafics en situation de référence.

- Phase 3 : étude des scénarios** La phase 3 a pour objectif d'étudier plusieurs scénarios d'aménagement de l'axe afin de définir un parti d'aménagement de l'axe.

Il s'agira ensuite d'en étudier la faisabilité s'ils se révèlent opportuns dans l'analyse globale de l'axe.

Objet et contexte (suite)

Les entretiens réalisés Les entretiens avec les partenaires suivants ont été réalisés :

- Acteurs institutionnels régionaux et locaux ;
- Principaux employeurs.

DIT Région Midi-Pyrénées	Laurent HOULES Christophe BAZZO
Conseil Général du Gers	Gérard PAUL
DDT du Gers	Sandrine AUBIE-LEGENDRÉ Philippe ESPINASSE
CCI du Gers	Michel DOLIGE Pascale DARRE Gregory MERELO Muriel TECHENE
Chambre d'Agriculture	Monique SOUMAH LAGAILLARDE
Chambre des Métier et de l'Artisanat	Jean-Marc DELACHOUX
Communauté d'Agglomération du Grand Auch et Mairie d'Auch	Roger TRAMONT Claude BOURDIL Francis BELLOTTO
Communauté de Communes Arrats Gimone	Olivier BOUCHERIE
Communauté de Communes Gascogne Toulousaine	Gérard PAUL

Secteur de Gimont	Mairie de Gimont Maire de Bézeril Entreprise Nataïs Entreprise Latécoère	Pierre DUFFAUT DAIGNAN Christian Michael EHMANN Pierre-Yves MOURCET
Secteur de Monferran-Savès	Mairie de Monferran-Savès Maire de Frégouville Maire de Beaupuy Maire de Castillon Savès Maire de Razengues Entreprise Arterris ESSOR Foyer les Thuyas	Josiane DELTEIL Jean-Claude DAROLLES Loïc LE CLECH Jean LACROIX Audrey BICHET David IDRAC Eric JONET David DEREURE
Secteur de L'Isle-Jourdain	Mairie de L'Isle Jourdain Maire de Clermont Savès Entreprise ECOCERT	Francis IDRAC Gaëtan LAUGER Philippe THOMAZO
Secteur de Pujaudran	Mairie de Pujaudran Collectif des Riverains de l'Avenue Victor Capoul pour l'Amélioration Entreprise Air Support	Roger Heiniger Mr MARTINEZ & Mr DODE Sabine TERTRE
Secteur de Léguevin	Maire de Léguevin	Stéphane MIRC

Objet et contexte (suite)

Le programme de la DUP de 1999

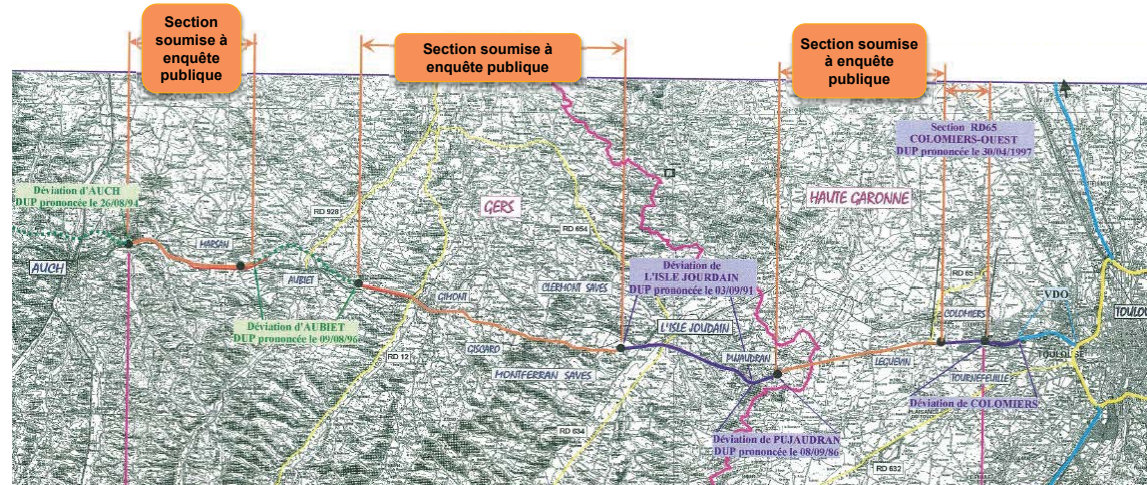
Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de 1999 concernait l'aménagement de la Route Nationale 124 entre Auch et Toulouse.

L'objectif était de déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies sur les 42 kilomètres de la section Auch – Léguevin, sur 3 sections, à savoir :

- entre Auch Est et Aubiet Ouest.
- entre Aubiet Est et l'Isle Jourdain Ouest avec la déviation de Gimont.
- entre Pujaudran Est et la RD 65 avec la déviation de Léguevin avec la mise au aux normes des accotements (Bande d'Arrêt d'Urgence) de la déviation de Pujaudran réalisée en 2x2 voies.

Nb : la déviation d'Aubiet a déjà été déclarée d'utilité publique et les déviations de l'Isle Jourdain et Pujaudran étaient réalisées. (Seuls les accotements de la déviation de Pujaudran étaient à mettre en conformité avec ceux des autres sections).

Cartographie des sections soumises à enquête publique ▼



Source : DUP 1999 – DDE Gers et Haute-Garonne

Le programme d'aménagement a été approuvé par décision ministérielle de la 1^{ère} phase d'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (A.P.S.I) le 24-11-93 et de la 2^{ème} phase d'APSI du 7 novembre 1995 approuvé par décision ministérielle du 23 mars 1996. Le parti d'aménagement retenu défini et approuvé dans le cadre de l'APSI de la RN 124 entre Auch et Toulouse est le suivant :

- Aménagement à 2x2 voies.
- Statut de route Express.
- Création de points d'échange voies avec carrefours dénivelés.

L'itinéraire Auch-Toulouse joue à la fois un rôle de desserte des communes traversées dans le Gers et en Haute-Garonne et de liaison régionale Ouest/Est entre les deux métropoles départementales.

Le programme d'aménagement se décompose en plusieurs tronçons homogènes comportant des aménagements sur place de la route actuelle et des déviations d'agglomération en tracé neuf. Les tronçons se découpent en 3 grands types d'aménagement :

- Section Auch – Léguevin.
- Section Rd 65 – Colomiers Est (y c. déviation Colomiers).
- Section Colomiers Est – Toulouse (voie de dégagement Ouest).

Objet et contexte (suite)

Le programme de la DUP de 1999 (suite)

La majorité des échangeurs prévus à la DUP sont en service aujourd'hui, hormis les échangeurs de Gimont et de Monferran-Savès, qui sont prévus avec les aménagements à venir de la RN 124.

La DUP propose 9 échangeurs complets sur l'axe et 3 demi-échangeurs orientés vers Toulouse.

Les points d'échanges sur les sections présentées à la Déclaration d'Utilité Publique ▼

N°	Dénomination	Type d'échangeur	DUP	Voies à raccorder	Interdistance km
1	Auch – Est	Giratoire	Antérieure	N 124 actuelle	
2	Marsan	Complet	1999	D 272	7,3
3	Aubiet	Complet	Antérieure	D 928	4,8
4	Gimont	Complet	1999	D 12	6,1
5	Monferran-Saves	Complet	1999	D 39 et voiries locales	9,6
6	L'Isle Jourdain	Complet	Antérieure	D 634	7,4
7	Foures	Demi orienté vers Toulouse	1999	N 124 actuelle	4
8	Pujaudran-Ouest	Complet	Antérieure	N 124 actuelle	2
9	Pujaudran Est	Demi orienté vers Toulouse	1999	N 124 actuelle	2,2
10	Léguevin Ouest	Complet	1999	D 37	4,5
11	Léguevin	Demi orienté vers Toulouse	1999	D 65	4
12	Léguevin Est	Complet	1999	N 124	2,3
13	Colomiers Le Perget	Complet	Antérieure	D 82	2,0

• Grisé = non réalisé

Source : DUP 1999 – DDE Gers et Haute-Garonne

Les travaux réalisés depuis 1999

Depuis la DUP de 1999, les réalisations intervenues sur la RN 124, au cours des années 2000 sont les suivantes :

- 2003 : Aménagement de la Déviation d'Aubiet en 2x2 voies sur une longueur de 8 km.
- 2003 : Mise à 2x2 voies entre Colomiers et Pibrac.
- 2005 : Aménagement de l'accès à la ville de Monferran-Savès.
- 2007 : Mise en norme autoroutière au niveau de Colomiers.
- 2009 : Aménagement de la déviation de Léguevin en 2x2 voies sur une longueur de 12 km entre En Jacca à l'ouest de Colomiers et Pujaudran.
- 2012 : Aménagement à 2x2 voies de la section Auch – Aubiet.

Objet et contexte (suite)

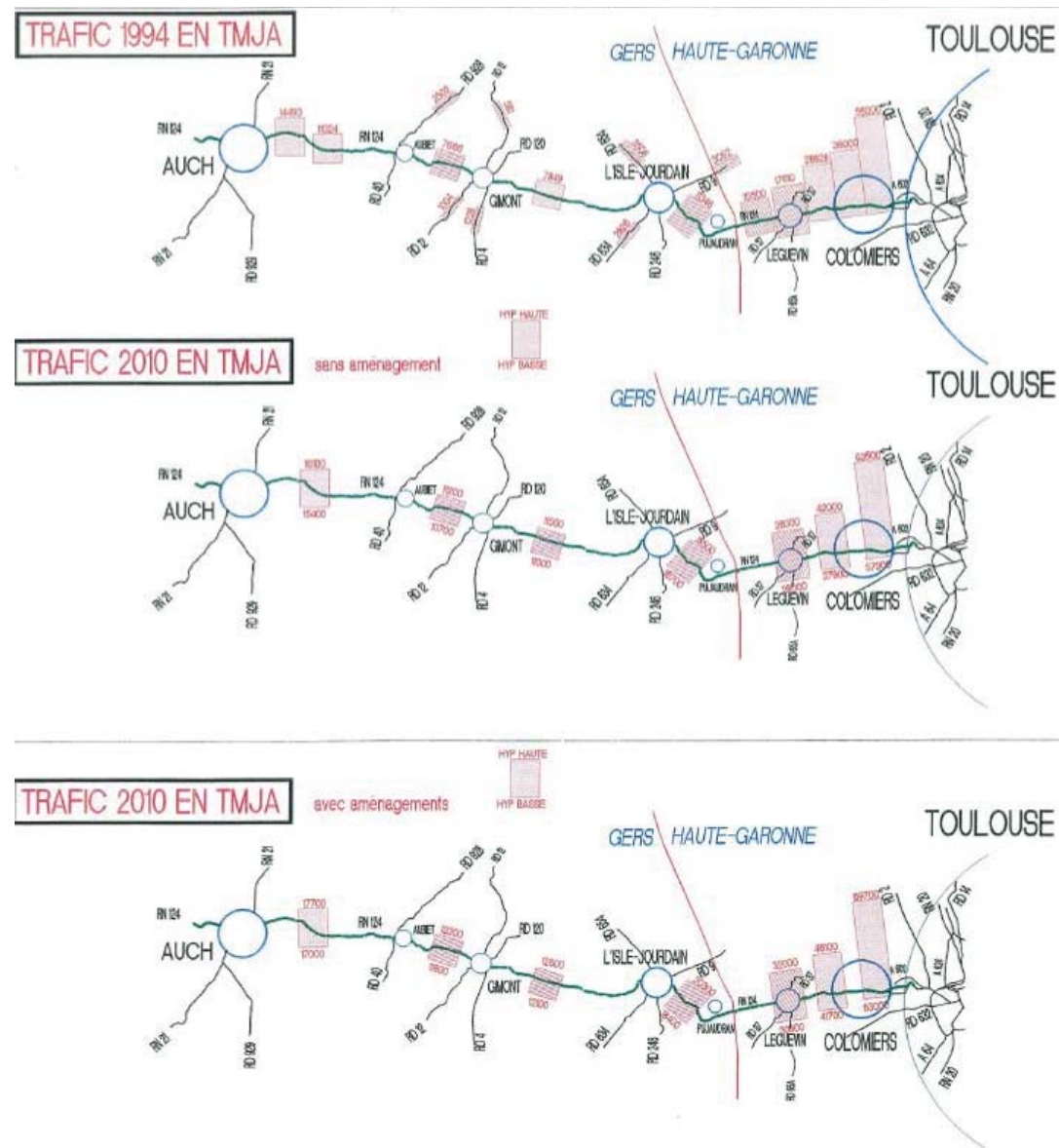
Le programme de la DUP de 1999 (suite)

L'évolution des trafics

L'évolution des trafics depuis l'estimation de 1996 fait apparaître les conclusions suivantes :

- Une estimation inférieure à la réalité dans les secteurs proches de Toulouse : (ex : secteur L'Isle Jourdain – Pujaudran : 21 360 véhicules par jour en 2010 contre 18 400 à 20 300 véhicules par jour estimés dans le scénario avec aménagements).
- Une surestimation dans la partie gersoise entre Auch et L'Isle Jourdain : (ex : secteur Auch – Gimont : 11 630 véhicules par jour en 2010 contre 17 000 environ, estimés dans le scénario avec aménagements) qui s'explique aussi par le retard pris dans la réalisation de la 2 x 2 voies.

Perspective d'évolution des trafics dans le cadre de la DUP ▼



Source : Étude LOTI 1996

Le périmètre d'étude

Situation géographique du projet

Le périmètre de cette étude débute à l'est de Colomiers dans le prolongement de l'autoroute A680 et se termine à partir du contournement d'Auch.

D'une manière générale, la RN 124 assure les fonctionnalités suivantes :

- relie Auch à l'agglomération Toulousaine,
- permet les échanges entre les différents bourgs situés le long de l'axe et les deux centralités Toulouse et Auch,
- Permet de structurer en étoile le réseau routier à haut niveau de service autour de Toulouse.

Zonage

Pour comprendre le contexte socio-économique dans lequel s'insère la RN 124 entre Toulouse et Auch, deux échelles d'étude ont été retenues :

- l'échelle régionale (Midi-Pyrénées) et métropolitaine pour avoir une vision macro-économique et permettre des comparaisons entre grands secteurs géographiques,
- l'échelle locale (particulièrement centrée sur l'axe) pour comprendre dans un premier temps, les spécificités des territoires directement desservis par la RN 124 et dans un second temps, analyser leurs besoins et attentes face à l'aménagement de cet axe. L'échelle locale est déclinée à la commune entre Pujaudran et Gimont.

Échelle régionale et métropolitaine

→ **L'Est du département du Gers et l'agglomération toulousaine**

La RN 124 relie les préfectures des départements de la Haute-Garonne et du Gers, puis au-delà celle des Landes.

Située entre Midi-Pyrénées et Aquitaine, elle traverse d'Est en Ouest, le Gers qui se situe stratégiquement au cœur de ces deux régions françaises, sans tirer parti pour l'instant de cette position, en raison de son enclavement routier.

L'axe RN 124 entre Colomiers en Jacca et Auch Est

Échelle locale

À l'échelon local, l'analyse porte sur l'ensemble des communes et territoires directement traversés par l'axe routier.

L'objectif est de montrer comment fonctionnent les échanges au sein de chaque secteur concerné par le projet d'aménagement de la RN 124 :

- à Pujaudran,
- à L'Isle-Jourdain,
- à Monferran et dans les communes du Savès,
- à Gimont.

Le territoire concerné par le projet

À l'échelle régionale

Répartition démographique

La zone d'étude concernée par la RN 124 est sous l'influence de deux unités urbaines² :

- Toulouse : 892 000 habitants³ (l'aire urbaine compte 1 250 000 hab.) ;
- Auch : 25 000 habitants (l'aire urbaine compte 41 000 hab.).

La densité de population

La densité de population entre Toulouse et Auch se décompose en 3 séquences distinctes :

- La commune de Toulouse, avec une densité très forte (supérieure à 100 habitants par km²) ;
- Le périurbain toulousain, avec une densité moyenne (entre 10 et 100 habitants par hectare) ;
- Les territoires situés au-delà de Brax-Léguévin, avec une densité plus faible sauf pour quelques pôles urbains : L'Isle Jourdain, Gimont, Aubiet et Auch.

Les territoires en croissance

L'influence de la métropole toulousaine :

L'influence démographique de l'agglomération toulousaine se fait sentir sur de nombreuses communes situées dans sa seconde et troisième couronne de l'ouest toulousain : L'Isle Jourdain (7 500 hab.), Gimont (2 900 hab.), Samatan (2 300 hab.), ...

Il s'agit d'un phénomène d'étalement urbain qui suit les axes de communication et notamment la RN 124.

Dans l'aire urbaine toulousaine, on retrouve cette distinction avec toutefois de fortes variations dans le secteur périurbain de l'ouest toulousain :

- Une forte densité à Colomiers, Tournefeuille et globalement autour de la RN 124 et de la ligne ferroviaire.
- Une densité faible pour les espaces interstitiels situés entre le secteur de Plaisance et celui de Pibrac / Léguévin ; ainsi qu'au nord de la RN 124 au niveau de Pibrac et Léguévin (forêt de Bouconne).
- À l'ouest de Léguévin, la densité de population décroît très rapidement hormis sur le pôle urbain de L'Isle Jourdain.

Quartier d'habitat pavillonnaire de L'Isle Jourdain ▼



© Nicolas Tournier

² Selon l'Insee, l'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.

³ Source Insee 2014

À l'échelle régionale (suite)

Répartition démographique (suite)

Les secteurs dont la croissance est modérée voire stable

La partie gersoise est moins peuplée :

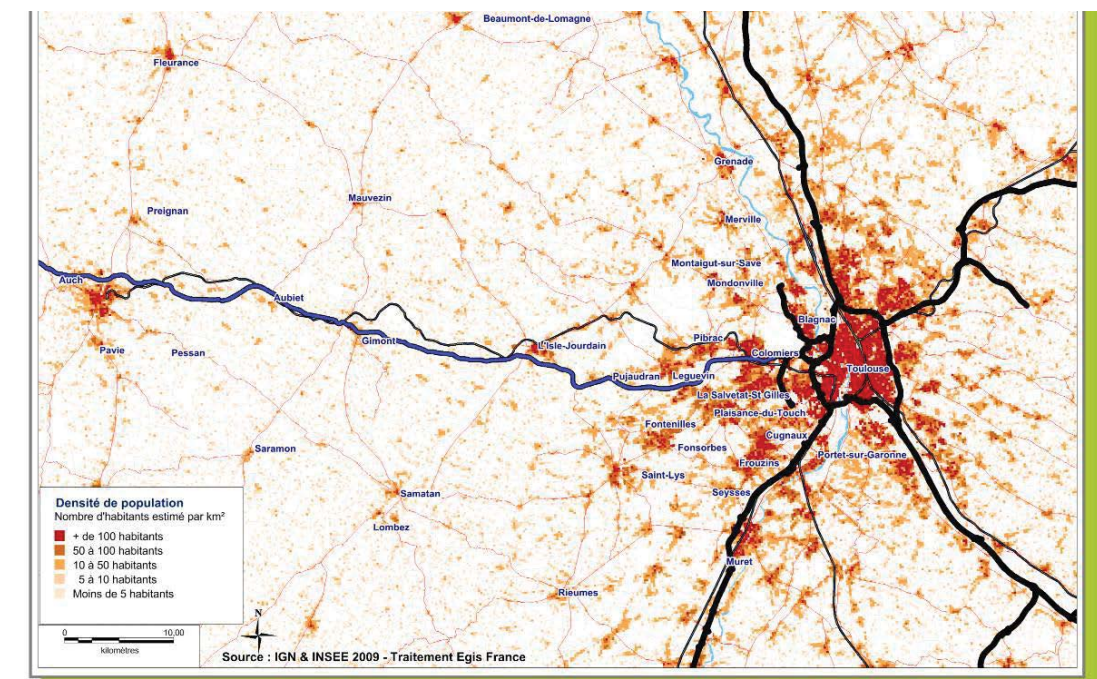
Il y a une forte disparité au niveau de la densité de population entre la zone d'emplois de Toulouse (155 hab/km²) et le reste de la zone d'emploi d'Auch (30 hab/km²).

Les densités les plus faibles se rencontrent dans la partie gersoise et dans les secteurs distants de 30 km des pôles d'Auch et de Toulouse.

Avec ses 22 000 habitants, Auch se distingue des autres préfectures de la région Midi-Pyrénées par sa petite taille.

Plus à l'ouest, irriguée par la RN 124, la commune de Gimont (2 900 hab.), marquent la limite entre les influences toulousaines et auscitaines. Le bassin d'Auch constitue un pôle urbain important avec plus de 40 000 habitants. Entre Auch et Gimont, les communes impactées comptent pour la plupart moins de 1 000 habitants et de faibles densités. Cette zone englobe un secteur sur lequel le caractère rural est prépondérant.

La densité urbaine entre Toulouse et Auch ▼



Répartition de la population

En termes de volume, le poids du secteur Toulouse-Colomiers est nettement plus élevé que celui des secteurs Colomiers – L'Isle Jourdain et L'Isle-Jourdain-Auch. Il totalise 90% des habitants de l'aire d'étude.

Environ 175 000 habitants se situent dans un corridor de 5 km autour de la RN 124 entre Auch et Colomiers.

À l'échelle régionale (suite)

L'évolution démographique

Une croissance importante en troisième couronne toulousaine et plus hétérogène, au-delà :

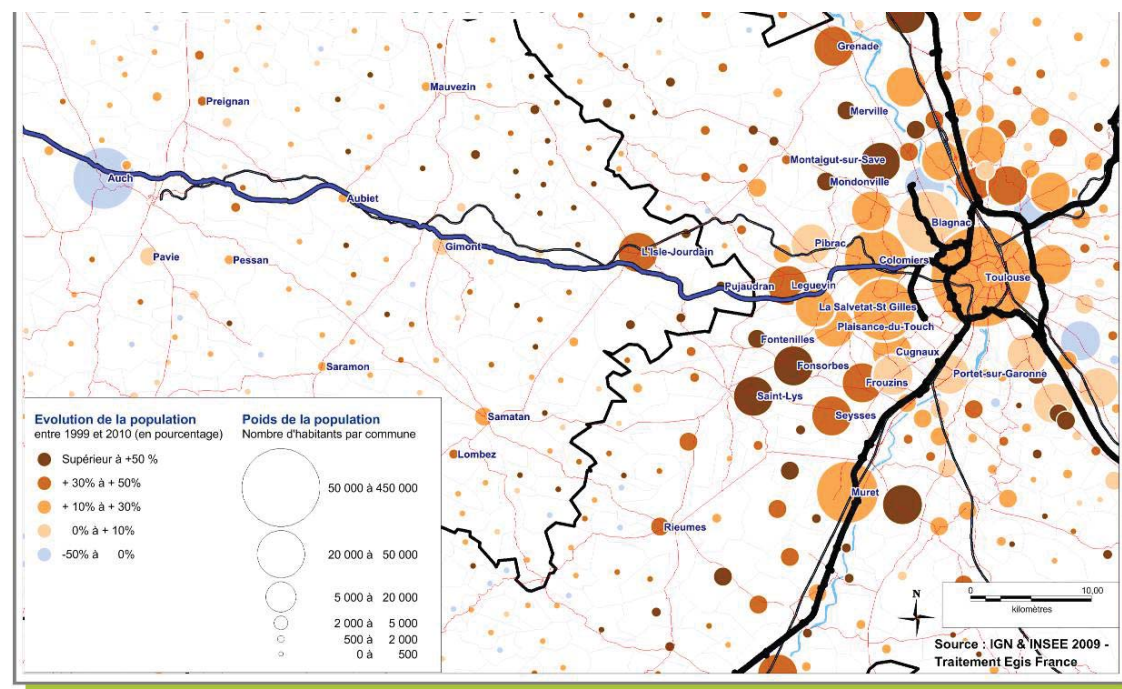
La période après 1999 a été marquée par la poursuite de la périurbanisation de l'agglomération toulousaine commencée dès les années soixante et par son extension jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de Toulouse. Cette dynamique est alimentée par l'installation de nouveaux arrivants, souvent de jeunes diplômés attirés par le dynamisme économique de Toulouse.

Entre 1999 et 2010, on remarque sur l'aire d'étude une très forte croissance de la population, avec des nombreuses communes dont la population augmente de plus de 30% et même plus de 50%.

La carte ci-dessous illustre deux évolutions majeures contrastées :

- Le poids écrasant de l'agglomération toulousaine en volume, sur un périmètre s'étalant jusqu'à Léguevin à l'ouest, auquel on peut ajouter L'Isle Jourdain.
- En proportion, les croissances les plus marquées sont recensées en 2^{ème} et 3^{ème} couronne, notamment dans de nombreuses communes de l'est du Gers et de l'ouest de l'agglomération toulousaine avec une croissance souvent supérieure à 50%.

Répartition et évolution de la population entre 1999 et 2010 ▼



La croissance démographique de l'aire urbaine toulousaine

Depuis 1999, le nombre d'habitants de l'aire urbaine de Toulouse augmente de 19 200 habitants supplémentaires par an. Ainsi, l'aire urbaine toulousaine a accueilli 250 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2009 avec une population aujourd'hui estimée à 1 218 000 habitants au total. Avec 20 000 habitants de plus chaque année, l'aire urbaine toulousaine détient la plus forte augmentation en comparaison avec les autres aires urbaines françaises de plus de 300 000 habitants. Le phénomène s'accroît encore plus aux limites départementales de la Haute Garonne et du Gers ; la croissance démographique y dépasse les moyennes régionales et départementales.

À l'échelle régionale (suite)

L'évolution démographique (suite)

Cela traduit un étalement urbain qui progresse encore fortement, même si le poids de l'agglomération toulousaine demeure encore nettement plus fort que sur le reste de l'aire d'étude.

C'est en deuxième et troisième couronne périurbaine⁴ de l'agglomération toulousaine que la croissance démographique est la plus élevée, elle atteint des territoires de plus en plus éloignés. Sur ces communes, le taux de croissance annuel de ces dernières années (1999-2010) est supérieur à :

- 2% : L'Isle Jourdain,
- 3% : Léguevin, Pujaudran, Fontenilles,
- 4% : Saint Lys, Fonsorbes
- 5% : les petites communes situées au nord-est de L'Isle Jourdain (Beaupuy, Razengues, Catonvielle, Saint Germer, ...)

La plus forte augmentation de population se situe au sein de l'agglomération toulousaine, qui se propage sur les territoires départementaux limitrophes, comme c'est le cas notamment sur le canton de L'Isle Jourdain. Ce secteur est un des plus dynamiques de l'aire urbaine toulousaine, avec une croissance démographique annuelle supérieure à 4% en moyenne.

Une croissance modeste en partie gersoise :

Les zones rurales du Gers éloignées de l'axe RN 124, témoignent quant à elles d'une croissance relativement modeste.

Ce sont plus particulièrement les couronnes des pôles ruraux qui ont gagné des habitants (phénomène de rurbanisation). Les flux migratoires sont les seuls responsables de cet accroissement puisque le déficit naturel perdure.

Cette situation traduit bien le phénomène d'étalement urbain des dernières années, lié à un accroissement important du prix de l'immobilier au sein de l'agglomération toulousaine et à la saturation des terrains constructibles sur les communes de la première couronne (Colomiers, Tournefeuille, Plaisance du Touch, ...).

L'ouest de la zone d'étude est moins dynamique, notamment aux confins du département du Gers. Depuis 1999, ce territoire connaît néanmoins une amélioration de sa situation démographique. Si Auch continue de voir sa population diminuer ou tout au moins stagner, les communes périurbaines du Grand Auch enregistrent un gain de population : Pavie, Preignan.

⁴ Selon l'Insee, une couronne périurbaine concerne un ensemble des communes pour lesquelles 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci.

À l'échelle régionale (suite)

Les zones d'emploi

Un phénomène de concentration :

Les deux zones d'emplois concernées proposent 654 974 emplois⁵.

- La zone d'emploi de Toulouse avec ses 610 171 emplois, exerce sans conteste une influence considérable sur le développement et les déplacements de la couronne périurbaine nord-est de l'agglomération toulousaine.
- La zone d'emploi d'Auch, à l'Ouest du territoire étudié, est centrée sur le Département du Gers. Elle totalise 44 803 emplois.

Le nombre d'habitants et d'emplois par zones d'emplois en 2008 ▼

Zone d'emploi	Emplois au 31/12/2008	Habitants en 2008
Toulouse	610 171	1 352 215
Auch	44 803	114 120
Total	654 974	1 466 335

Sources : Insee, Recensements de la population 2008, Estimations d'emploi au 31/12/2008

L'observation des évolutions d'emplois entre la période 1999-2008 fait apparaître une diffusion des implantations d'entreprises vers de nouvelles communes, plus à l'écart de l'agglomération toulousaine, là où le prix du foncier est intéressant pour des entreprises à la recherche d'espace.

Les zones d'emplois en Midi-Pyrénées ▼



Source : Insee - Recensement de la population 2006

⁵ Source : Insee 2008

À l'échelle régionale (suite)

L'évolution de l'emploi

Alors qu'entre 1999 et 2006, la zone d'étude gagnait 13 000 emplois en moyenne chaque année. Cette croissance ralentit, elle est de 7 à 8 000 emplois par an entre 2006 et 2011.

Comme le montre, la carte ci-dessous, ces gains sont pour l'essentiel concentrés en Haute-Garonne et sur le pôle de l'Isle Jourdain.

L'agglomération toulousaine concentre la grande majorité des emplois de l'aire d'étude. Les communes situées proximité de la ligne Arènes-Colomiers sont parmi celles qui en proposent le plus grand nombre :

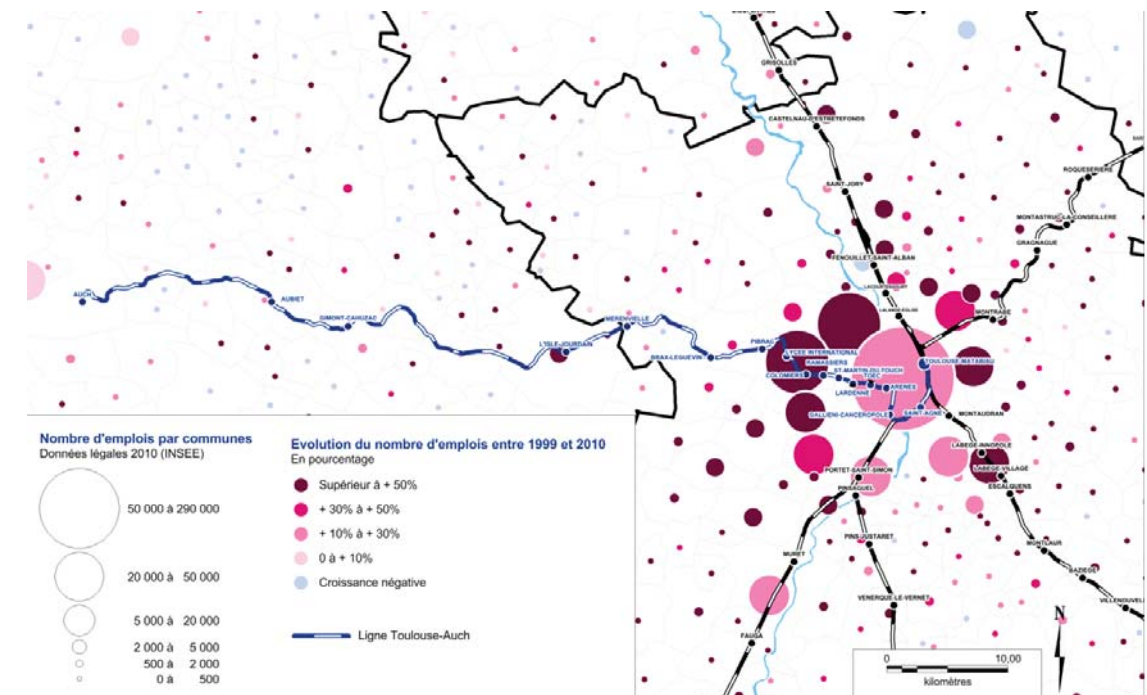
- Toulouse : 288 400 emplois
- Blagnac : 33 100 emplois
- Colomiers : 24 000 emplois
- Tournefeuille : 6 300 emplois

Sur la période 1999-2010, la croissance du nombre d'emplois est très forte dans l'agglomération toulousaine et en particulier en périphérie avec une croissance supérieure à 50% dans de nombreuses communes de l'Ouest toulousain :

- + 92% à Blagnac
- + 62% à Colomiers
- + 68% à Tournefeuille
- + 22% à Toulouse.

Si la croissance du nombre d'emplois est plus modérée en moyenne dans le Gers, certaines communes connaissent une augmentation significative comme L'Isle Jourdain (+ 54%).

Répartition et évolution des emplois entre 1999 et 2010 ▼



Source : données INSEE. Réalisation : Egis

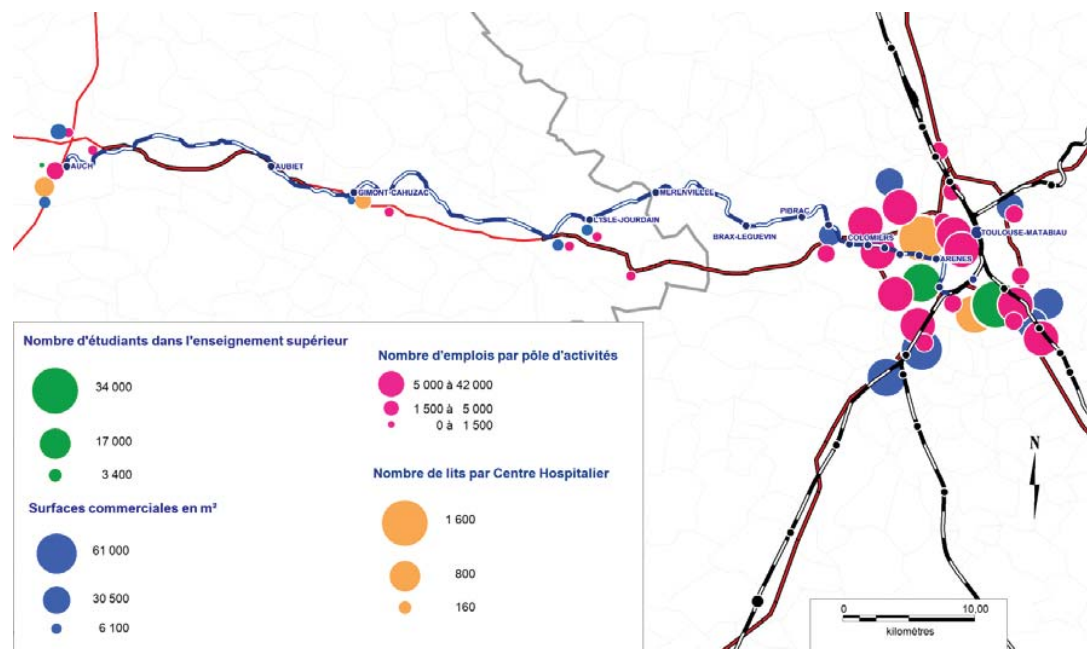
À l'échelle régionale (suite)

L'évolution de l'emploi (suite)

L'agglomération toulousaine concentre la grande majorité des pôles socio-économiques de l'aire d'étude, et les plus importants de chacun des secteurs d'activités.

- Zones d'emplois :
 - Toulouse-Centre : 42 000 emplois
 - Zone aéronautique-sud (Colomiers-Perget) : 14 500 emplois
 - Zone aéronautique-nord (Blagnac) : 14 200 emplois
 - Ramassiers-St-Martin-du-Touch : 6 500 emplois
 - ZI En Jacca (Colomiers) : environ 4 000 emplois
- Zones commerciales :
 - En Jacca : environ 20 000 m²
- Établissement de soins :
 - Centre Hospitalier Purpan (1 560 lits).

Principaux pôles générateurs sur l'aire d'étude ▼



Source : données INSEE 2013 et modèle SGGD 2012. Réalisation : Egis

À l'ouest de Colomiers, les pôles socio-économiques sont moins nombreux et de dimension plus modeste.

Le long de la RN 124, les pôles d'emplois principaux s'organisent à partir du développement de zones d'activités :

- Zone du « Roulage » à Pujaudran
- Zone de « Pont Peyrin » à L'Isle Jourdain
- Zone de « Lafourcade » à Gimont
- Zone du « Mouliot » à Auch
- Zone de Rudelle à Lias et les zones d'activités de Fontenilles

En tant que préfecture du Département, Auch est le pôle majeur de l'axe RN 124 : centre-ville (4 000 emplois), IUT et Centre Hospitalier, zones d'activités et de commerce d'Engachies et de Lamothe (environ 1 000 emplois chacune).

À l'échelle régionale (suite)

L'évolution de l'emploi (suite)

Après la Haute-Garonne, seul le département du Gers crée de l'emploi :



Sur les huit départements de Midi-Pyrénées, seuls la Haute-Garonne et le Gers affichent un solde positif en matière de création d'emploi.

En 2013, année durant laquelle le ralentissement de l'économie s'est poursuivi, le nombre d'emploi a reculé dans la plupart des départements en Midi-Pyrénées, à l'exception de la Haute-Garonne (+ 0,7 %) et du Gers (+ 0,3 %). Les créations nettes d'emplois sont portées par l'industrie aéronautique.

L'aéronautique est le secteur le plus dynamique de la région. En 2013, ce sont ainsi Airbus, ATR, Daher-Socata, leurs sous-traitants et tout le secteur aéronautique qui ont permis de maintenir un certain niveau d'activité sur le plan régional et en particulier sur le secteur de la RN 124.

Historiquement tourné sur le secteur agroalimentaire, aujourd'hui de moins en moins pourvoyeur d'emplois, le Gers poursuit sa mutation et profite à plein de sa proximité avec le pôle toulousain.

Le secteur de la RN 124 est donc un des territoires les plus dynamiques de Midi-Pyrénées. Aussi, il y a une forte dépendance du territoire vis-à-vis de l'activité aéronautique.

L'aéronautique est une filière très bien représentée dans le Gers avec la présence de trente entreprises spécialisées dans ce domaine : Latécoère (Gimont), Equip'Aéro (L'Isle Jourdain), AirCostControl (L'Isle Jourdain), JCB Aéro (Auch), AirSupport (Pujaudran), Cousso, Alisaéro, Positronic Industrie (Auch), Lauak, PRTL-Groupe BTS Industrie, kreative Engineering Services, Teklynx (Auch) ...

Cette dynamique économique s'est traduite ces dernières années par l'arrivée de nouvelles entreprises aéronautiques sur le territoire qui borde la RN 124.

Ce secteur emploie aujourd'hui 1600 personnes dans le département du Gers.

Les exemples d'implantations d'entreprises dans le Département du Gers :

La société JCB Aéro spécialisée dans l'aménagement intérieur d'avions VIP, est implantée depuis janvier 2011 dans la zone aéronautique d'Auch. Elle a investi 8 millions d'euros dans la construction d'un nouveau site industriel en bord de piste. Au cours de l'année 2014, elle a embauché 61 personnes pour honorer son carnet de commandes et assurer un chiffre d'affaires 2013 en hausse de 40% par rapport à la même période l'année précédente.

L'entreprise de maintenance aéronautique Air Support a décidé de quitter la commune de Colomiers (Haute-Garonne) pour s'installer à Pujaudran. « Elle a pu y faire bâtir un bâtiment de 2.600 mètres carrés, soit deux fois et demi plus qu'avant. Les 65 salariés ont tous suivi le mouvement. »

À l'échelle régionale (suite)

Les migrations alternantes

Les emplois dans les aires et les pôles urbains

Compte tenu du dynamisme toulousain en ce qui concerne le marché de l'emploi, le volume des déplacements domicile – travail en direction de cette agglomération est en augmentation constante depuis plusieurs années. Il s'avère toutefois que ces flux concernent tout particulièrement les territoires périurbains des première et deuxième couronnes toulousaines.

Ainsi, entre les aires urbaines de Toulouse et d'Auch, il se crée, une zone de contact, constituée de communes dites « multi-polarisées »⁶, qui envoient leurs actifs vers la capitale régionale et l'agglomération auscitaine, générant de nombreux déplacements dans les deux sens.

Ces espaces sont en outre le lieu d'implantation d'activités économiques, qui drainent des actifs (cas des zones d'activités de Gimont, L'Isle Jourdain et Pujaudran). De par l'augmentation du prix du foncier sur l'aire urbaine toulousaine, ces espaces deviennent de plus en plus attractifs pour l'implantation de ces activités.

- L'aire urbaine de Toulouse s'étend jusqu'à L'Isle Jourdain à l'ouest et englobe l'ensemble des communes de la partie nord-ouest de la Haute-Garonne. Elle affiche en 2008, 610 000 emplois.
- L'aire urbaine d'Auch qui compte 45 000 emplois, connaît une progression constante depuis 2006. Ce sont surtout les couronnes périurbaines qui connaissent une forte progression au dépend de la commune centre.

L'accroissement du périmètre de ces zones d'emplois est un des facteurs d'explication de la multiplication et de l'allongement des déplacements domicile-travail.

Les relations domicile-travail et domicile-étude

Pour les communes situées sur l'axe, on remarque que les principaux flux domicile-travail et domicile-étude sont générés par des communes résidentielles appartenant à l'agglomération toulousaine en direction des communes pourvoyeuses d'emplois et d'établissements scolaires et de formation : Toulouse et Colomiers.

Ces communes exercent une forte action polarisante en termes d'emplois, d'activité et de services. Elles attirent donc une population toujours plus éloignée et les mouvements sont à double sens : les habitants du périurbain viennent travailler dans les agglomérations et les actifs des agglomérations occupent des emplois qui se sont développés en périphérie.

Classement des principaux flux sur l'axe RN 124					
N°	Origine	Destination	Flux domicile-travail	Flux Domicile-étude	Total
1	COLOMIERS	TOULOUSE	5 763	1 462	7 225
2	FONSORBES	TOULOUSE	1 921	358	2 279
3	TOULOUSE	COLOMIERS	4 475	377	4 852
4	LEGUEVIN	TOULOUSE	1 484	338	1 822
5	PIBRAC	TOULOUSE	1 419	450	1 869
6	LA SALVETAT ST GILLES	TOULOUSE	1 364	336	1 700
7	SAINT LYS	TOULOUSE	1 035	212	1 247
8	FONTENILLES	TOULOUSE	761	171	932
9	LEGUEVIN	COLOMIERS	540	286	826
10	PIBRAC	COLOMIERS	502	308	810
11	L'ISLE-JOURDAIN	TOULOUSE	608	136	744

⁶ Les « communes multipolarisées des aires urbaines » sont les communes dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

À l'échelle régionale (suite)

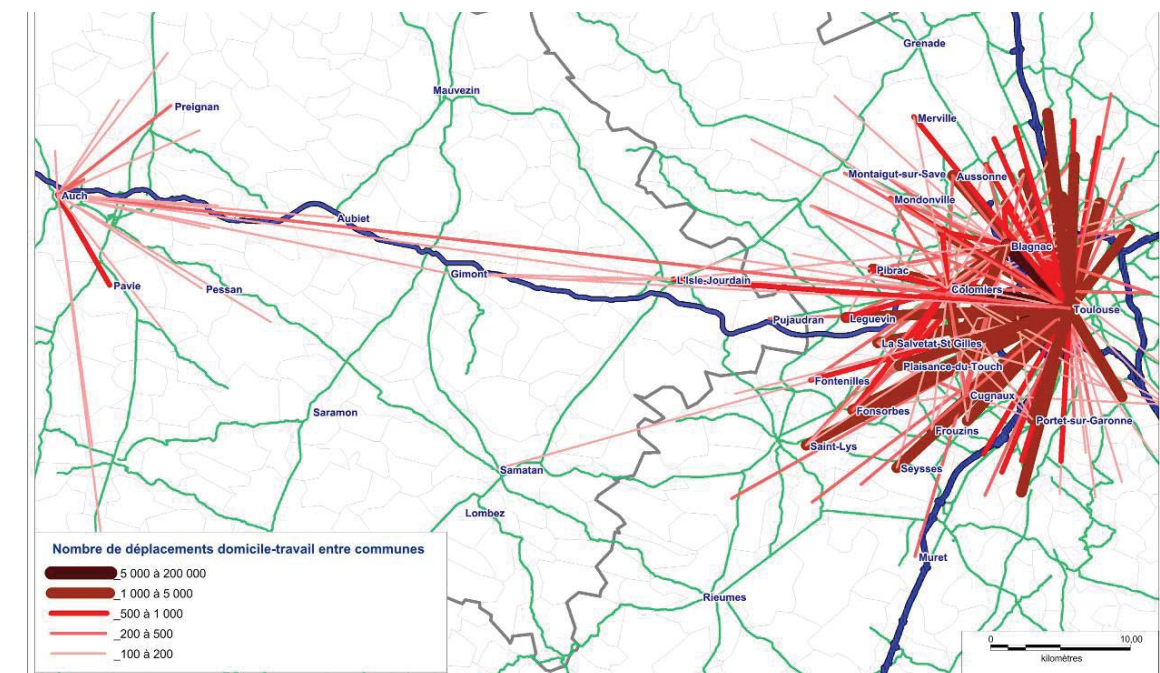
Les migrations alternantes (suite)

Les relations domicile-travail

L'analyse des déplacements domicile-travail liés aux trois principaux pôles créateurs d'emplois de la zone d'étude (Toulouse, Blagnac, Colomiers et Auch) met en évidence des flux de courte distance entre l'agglomération toulousaine et la première couronne.

Ces flux de relations domicile-travail importants illustrent le niveau de sollicitation quotidienne par les populations des infrastructures qui irriguent la zone d'étude.

Les déplacements domicile-travail en 2010 ▼



L'attraction de l'agglomération toulousaine impacte de plus en plus le territoire traversé par la RN 124. Ce territoire dispose de plus en plus des caractéristiques d'un espace périurbain de transition entre ces deux pôles.

Aux franges des territoires départementaux de la Haute-Garonne et du Gers, les migrations alternantes s'organisent surtout en direction du pôle aéronautique toulousain.

L'analyse détaillée des flux de migrations alternantes domicile – travail de 2010 met en évidence les éléments suivants :

- La ville d'Auch génère environ 17 500 déplacements pour le travail en relation avec 335 communes de la zone d'étude. Les principaux flux concernent les liaisons avec les communes situées à proximité d'Auch : Pavie, Fleurance, Preignan, Duran.
- Entre Toulouse et Auch, on compte 309 déplacements quotidiens pour le travail.

La forte proximité des communes gersoises avec le pôle aéronautique toulousain induit un volume de déplacement très important sur la RN 124.

Synthèse

Synthèse du contexte régional	
•	Un territoire en mutation démographique, urbanistique et économique depuis le début des années 2000.
•	Une croissance de population continue : + 2% par an en moyenne depuis 1999
•	Une urbanisation qui progresse en raison d'une augmentation continue de l'offre de logement (lotissements en particulier) et d'un foncier attractif
•	Des filières en développement : IAA, industrie aéronautique...
•	Création et développement de zones d'activités en bordure de la RN 124
•	Un territoire dynamique en termes de création d'entreprises

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont

Évolution socio-économique par canton

Sur l'axe RN 124, les communes de L'Isle Jourdain, Monferran-Savès et Gimont sont celles qui présentent la plus grande autonomie vis-à-vis de l'emploi (environ 1 emploi pour 2 habitants). À titre de comparaison, les quatre SCOT de l'aire urbaine de Toulouse se fixent un objectif de 1 emploi pour 3.5 habitants⁷.

L'Isle Jourdain et Gimont sont les pôles structurants de bassin de vie.

Au niveau du canton de L'Isle Jourdain, on remarque :

- Une forte pression foncière sur les communes de Pujaudran et L'Isle Jourdain,
- Une bonne maîtrise de la croissance démographique sur la commune de Monferran-Savès, avec un objectif de sauvegarde du secteur agricole.

Évolution socio-économiques récentes du canton de l'Isle Jourdain ▼

	COMMUNE	Population 2006	Population 2011	Evolution annuelle moyenne de la population entre 2006 et 2011 (en %)	Emplois 2006	Emplois 2011	Evolution annuelle moyenne des emplois entre 2006 et 2011 (en %)	Ratio (nb d'emplois par habitants)
Canton de L'Isle Jourdain	Pujaudran	1 217	1 369	2,4%	139	161	3,0%	8,5
	L'Isle Jourdain	6 471	7 356	2,6%	3 032	3 327	1,9%	2,2
	Monferran-Savès	693	723	0,8%	323	371	2,8%	1,9
	Clermont-Savès	223	251	2,4%	17	24	6,7%	10,7
	Lias	432	515	3,6%	51	57	2,2%	9,1
	Ségoufielle	840	1 011	3,8%	82	118	7,5%	8,5
	Auradé	520	648	4,5%	54	65	3,6%	10,0
	Endoufielle	531	568	1,4%	90	87	-0,8%	6,5
	Castillon-Savès	289	283	-0,4%	32	27	-3,4%	10,6
	Frégouville	286	329	2,8%	33	48	8,0%	6,8
	Marestaing	183	254	6,8%	25	20	-4,3%	12,5
	Razengues	159	191	3,8%	19	16	-3,2%	11,7
	Beaupuy	157	200	4,9%	20	21	0,9%	9,7
	Giscaro	72	84	3,1%	8	12	8,3%	7,2
	TOTAL	12 073	13 782	2,7%	3 926	4 353	2,1%	3,2

Source : données INSEE 2015. Réalisation : Egis

Au niveau du canton de Gimont, on remarque que :

- le développement démographique est moins fort en raison de l'éloignement avec Toulouse et d'une aire d'influence qui diminue,
- le développement est mesuré pour les principales communes : césure dans le développement des territoires le long de la RN 124 à partir de l'Isle Jourdain (limite de l'aire urbaine toulousaine).
- la part de l'emploi résidentiel est forte à Gimont.
- Un rôle important de la zone de Lafourcade.

	COMMUNE	Population 2006	Population 2011	Evolution annuelle moyenne de la population entre 2006 et 2011 (en %)	Emplois 2006	Emplois 2011	Evolution annuelle moyenne des emplois entre 2006 et 2011 (en %)	Ratio (nb d'emplois par habitants)
Canton de Gimont	Gimont	2 834	2 817	-0,1%	1 715	1 747	0,4%	1,6
	Ansau	90	99	1,8%	6	5	-3,3%	18,4
	Aubiet	1 059	1 127	1,3%	341	288	-3,3%	3,9
	Blanquefort	70	53	-5,4%	230	235	0,4%	0,2
	Escorneboeuf	468	501	1,4%	95	86	-1,9%	5,8
	Juilles	222	225	0,3%	21	27	5,1%	8,4
	L'Isle-Arné	111	149	6,1%	9	12	4,3%	12,8
	Lussan	221	237	1,4%	41	52	5,1%	4,5
	Marsan	436	449	0,6%	110	85	-4,9%	5,3
	Maurens	288	301	0,9%	48	43	-2,2%	7,0
	Montiron	128	124	-0,6%	23	18	-4,8%	6,9
	Saint-Caprais	112	136	3,9%	16	18	2,8%	7,5
	Sainte-Marie	313	406	5,3%	66	53	-4,4%	7,7
	Saint-Sauvy	314	369	3,3%	53	52	-0,5%	7,1
	TOTAL	6 667	6 993	1,0%	2 774	2 721	-0,4%	2,6

Source : données INSEE 2015. Réalisation : Egis

⁷ Un territoire « dortoir » a un ratio de 1 emploi pour 5 habitants.

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

Les zones d'activités économiques⁸ implantées le long de la RN 124

Le territoire concerné par le projet, compte plusieurs zones d'activités économiques (ZAE). La répartition de l'offre est corrélée à la densité démographique. On remarque en effet :

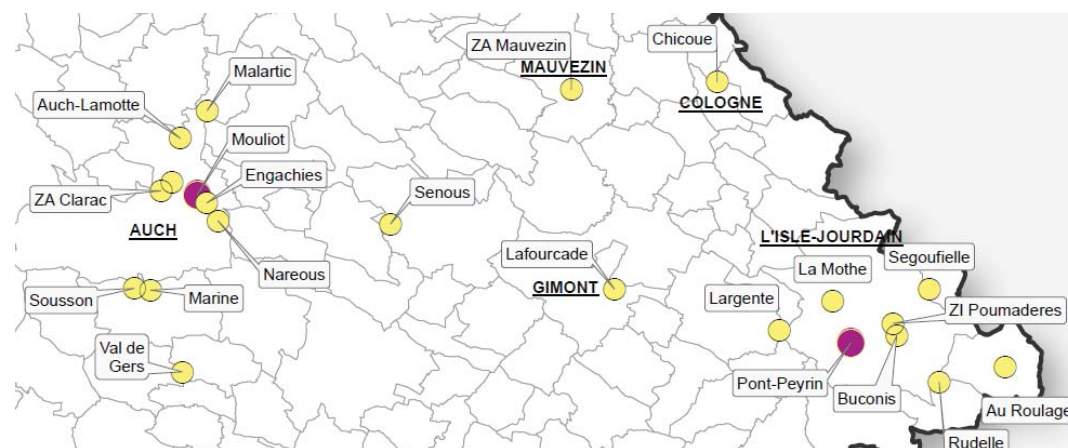
- un phénomène d'hyperpolarisation de l'offre sur la commune de Toulouse et une forte concentration au sein de l'agglomération toulousaine ;
- une certaine polarisation autour de la ville moyenne d'Auch, ... ;
- une diffusion des zones d'activités le long de la RN 124 situées entre l'agglomération toulousaine et Auch.

Au sein de l'agglomération toulousaine, la commune de Toulouse concentre près 1/5 des espaces économiques.

Le territoire situé entre l'agglomération toulousaine et celle d'Auch, aux franges des départements de la Haute-Garonne et du Gers, comprend plusieurs zones d'activités destinées à l'accueil des entreprises. La plupart de ces zones sont regroupées au niveau de trois secteurs géographiques :

- Monferran-Savès : « Z.A Largente », zone d'activités qui longe la RN 124 et accueille des entreprises du secteur agro-alimentaire. Trois entreprises y sont implantées (Socavie, Manager, Agrodod).
- L'Isle Jourdain :
 - Z.A Buconis : Située sur l'ancienne route de Toulouse, la zone d'activités de Buconis s'étend sur 3 hectares. Une douzaine d'entreprises y sont implantées.
 - Z.A Rudelle à L'Isle Jourdain - Lias : Zone d'activités à vocation artisanale, tertiaire et industrielle est située aux portes d'entrée du Gers, à 15 minutes de Toulouse. Desservie par l'échangeur Lias-Pujaudran et également accessible par la route départementale en direction Saint Lys.
 - ZA Pont Peyrin : Zone d'intérêt régional (ZIR) à vocation mixte (artisanat, commerce, industrie). La superficie commercialisée est de 28 ha. En 2016, 15 ha supplémentaires seront disponibles. Au total 31 entreprises sont implantées et emploient 500 salariés.

Carte des zones d'activités économiques et commerciales existante et en développement ▼



Source : CCI du Gers

⁸ Une Zone d'activités économiques (ZAE) est un espace aménagé sous maîtrise d'ouvrage publique, en vue d'être commercialisé à des entreprises pour l'exercice de leurs activités et peut être également, une opération d'aménagement inscrite dans des procédures réglementées (ZAC, lotissement...).

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

Les zones d'activités économiques implantées le long de la RN 124 (suite)

■ Pujaudran

- La Zone du « Roulage » à Pujaudran : un site de 14,5 Ha situé à proximité de l'agglomération Toulousaine (15 min), destiné à accueillir des PME et PMI (activités et tertiaires), et offrant à terme un potentiel de 300 à 400 emplois. En cours d'aménagement, cette zone industrielle est dédiée aux industries aéronautiques et technologiques. La Société Air Support spécialisée dans la maintenance et l'entretien d'équipements embarqués, vient d'acheter un lot de d'environ 1.5 ha pour y installer un bâtiment industriel d'environ 2500 m². Desservie par l'échangeur n°10 de la RN 124, ce parc d'activités, de par son positionnement va constituer une vitrine pour le territoire et une des entrées de la commune de Pujaudran.

■ Gimont

- Zone de « Lafourcade » : la zone d'activité de Lafourcade s'étend actuellement sur 33 hectares. Située à 30 mn de Toulouse-Blagnac à l'entrée de Gimont la zone de Lafourcade est dédiée aux industries agroalimentaires et aéronautiques. Elle accueille 17 entreprises, parmi lesquelles Latécoère, les Établissements Arqué, Jambon d'Auch, Gérial, Galien Pharma, ou encore Résonet. De grands noms de l'industrie sont également implantés sur le territoire de la Communauté de Communes, parmi lesquels Andros et Delpeyrat.

■ Auch

- La zone d'activités du « Mouliot » sur la RN 124 : À terme, les 40 hectares qui bordent la rocade devraient se transformer rapidement en une zone d'activité fonctionnelle. La zone se divisera entre un pôle commercial, l'automobile, le service et l'artisanat. Le projet phare est le centre commercial « Le Grand Chêne ». Les activités connexes, (cabinets de comptables, géomètres, station-service, concessionnaires, entreprises spécialisées dans les matériaux de construction, restaurants...) compléteraient l'aménagement de la zone. Elle dispose de 3 lots disponibles en zone tertiaire.

Un projet d'envergure qui pourrait faire travailler près de 800 personnes sur cette zone, dont 250 à 260 uniquement pour le centre commercial.

D'autres zones d'activité existent à Auch mais se situent sur d'autres infrastructures que la RN 124 : Aéroport (RN21)...

La zone de Pont Peyrin ▼



© Nicolas Tournier

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

La démarche SCOT sur l'axe RN 124

Trois pays couvrent le territoire du Gers :

- Le Pays Portes de Gascogne
- Le Pays d'Auch
- Le Pays d'Armagnac

Seul le territoire de la Communauté de Communes Gascogne toulousaine (14 communes) dispose d'un SCOT définitif et approuvé en 2010 (en révision actuellement). Ce SCOT des Coteaux du Savès est restrictif du point de vue des estimations de population et d'emplois. Les enjeux de gestion et de maîtrise de l'urbanisation et de l'aménagement urbain y sont fortement marqués (logements et activités économiques).

L'objectif pour le SCOT des Coteaux du Savès est de ne pas accroître les surfaces urbanisées ou à urbaniser au-delà des objectifs fixés dans les documents d'urbanisme en vigueur ou amendés par les communes selon le tableau de suivi établi en décembre 2010 :

- 9 % d'espaces urbanisés (existants ou inscrits dans les documents d'urbanisme)
- 15 % d'espaces naturels et forestiers
- 76 % d'espaces agricoles

Les besoins liés à l'évolution démographique attendue à l'horizon 2025 sont importants :

- 25 000 habitants environ en 2025 (17 500 habitants environ en 2010)
- 7 500 habitants nouveaux
- 5 000 logements nouveaux (soit 320 logements neufs à construire par an,
- 1 200 emplois nouveaux (hors emplois résidentiels)
- Près de 800 hectares à urbaniser : environ 550 ha pour l'habitat et 220 ha pour les activités

A termes, il y a la volonté de création d'un SCOT départemental (démarche InterScot à venir) à l'échelle des Pays suivants : Pays d'Armagnac, Pays d'Auch, Pays des Portes de Gascogne.

Projet de lotissement près du Golf « Las Martines » à L'Isle Jourdain (RN 224) ▼



© Nicolas Tournier

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

Les projets locaux d'aménagement

Plusieurs projets sont programmés dans les années futures.

Il est nécessaire de bien prendre en compte ces projets dans les études de trafic, car ces derniers génèrent des évolutions socio-économiques majeures et des déplacements en croissance qui ont un impact sur l'usage de le RN 124 et des routes adjacentes.

À noter, qu'il existe sur l'axe RN 124, un syndicat Mixte (Gascogne vallée) dont l'objectif est de promouvoir le développement économique de l'axe de Pujaudran à Auch, au travers des zones d'activités.

Tableau de synthèse des projets locaux d'aménagements ▼

Communes	Urbanisme / logement	Activités / Emplois	Équipements
Léguévin	Création d'un lotissement	Secteur de Lengel : Il est attendu d'ici 10 ans, entre 3000 et 6000 emplois dans les zones environnantes (300 ha à aménager).	Projet de Val Tolosa (72 000 m ² en projet) Aménagement de l'échangeur
Pujaudran	Lotissement St Agnet ou St Aguet de 120 maisons Secteur de « La Plaine »	Développement ZA du Roulage (400 emplois prévus) Zone de Boucoume à Pujaudran	
L'Isle Jourdain	380 maisons près du Golf (entre L'Isle Jourdain et Ségouffelle sur la RN 224)		Collège de 600 places à l'horizon 2017 pôle multimodal SNCF
Montferran-Savès	8 lots 5 à 6 appartements Une quarantaine (38 à priori) de pavillons supplémentaires (soit 100 habitants de plus)	Nouvelle ZA « Argente » près de la RN 124 en lien avec la création d'un échangeur Maintien et développement des activités d'Aterris autour de la culture bio	Complexe sportif
Gimont		Zone de Lafourcade : Projet d'extension à 100 hectares (contre 50 ha actuellement)	
Auch		Création de la zone du Mouliot (20000 m ² de SVU) Développement de la zone de l'aérodrome	Contournement Est d'Auch
Autres territoires	Projets à Cologne, Encausse... cf. SCOT Endouffelle : 40 lots en plus	Zone à vocation commerciale de Ségouffelle.	Future Gare TGV au sud d'Agen

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

Synthèse du contexte socio-économique local et de son évolution

→ **Les évolutions majeures à prendre en compte sont donc les suivantes :**

- Un axe RN 124 en mutation

Le secteur entre Pujaudran et Gimont connaît une forte dynamique démographique, urbanistique et économique. Depuis le début des années 2000, les communes traversées par la RN 124 enregistrent de profondes mutations : croissance de population, aménagement de lotissement, création de nouvelles zones d'activités, installations de nouvelles entreprises. Ce contexte de croissance et de développement se poursuivra dans les prochaines années.

- Une croissance liée à la proximité avec le pôle toulousain

La croissance de la population et de l'emploi est liée à l'influence de la métropole toulousaine. Ce développement démographique et économique s'organise le long de la RN 124 et des axes adjacents (RN 224, RD634 à L'Isle-Jourdain). Cette croissance est d'autant plus forte que l'on se rapproche de Toulouse.

Les niveaux de population atteignent aujourd'hui les objectifs 2020 du SCOT des Coteaux du Savès.

L'Isle Jourdain (7 500 habitants) est aujourd'hui le 2^{ème} pôle urbain du département derrière Auch. Les communes en croissance et qui gagnent le plus de population sont celles traversées par l'infrastructure ou situées à proximité immédiate de la RN 124. Elles sont particulièrement attractives en raison des temps d'accès à Toulouse.

- De nombreuses disponibilités foncières

Ce territoire offre de nombreuses disponibilités foncières. Le foncier est très convoité pour l'installation d'entreprises et l'accueil de nouveaux habitants en raison de la forte proximité avec la métropole toulousaine et de son pôle aéronautique.

Nombreuses sont les communes situées le long de la RN 124 en plein essor du fait de leur disponibilité foncière : Pujaudran, L'Isle Jourdain, Clermont-Savès, Ségoufielle, Auradé, Lias, ...

Les communes les plus proches de Toulouse (Léguevin) entendent combler les dents creuses sur leur territoire avant de laisser s'installer la population dans des zones plus éloignées.

- Une forte dynamique en faveur de l'emploi

Le territoire est très dynamique en termes de création de zones d'activités et d'accueil d'entreprises :

- Zone du « Roulage » à Pujaudran
- Zone de « Pont Peyrin » à L'Isle Jourdain
- Zone de « Lafourcade » à Gimont
- Zone du « Mouliot » à Auch
- Zone de Rudelle à Lias et les zones d'activités de Fontenilles

La proximité avec l'infrastructure routière est un facteur d'attractivité pour les entreprises et le développement des ZAE.

Le territoire accueille des entreprises importantes dans le secteur aéronautique et l'industrie agro-alimentaire : Latécoère, Nataïs...

Le territoire situé entre Pujaudran et Gimont (suite)

Synthèse du contexte socio-économique local et de son évolution (suite)

- Une croissance et des nombreux projets d'aménagement qui vont engendrer des trafics et des déplacements supplémentaires

Ce secteur est en prise avec d'intenses flux migratoires : déplacements domicile-travail, trafic de marchandises, livraisons, déplacements professionnels, déplacements liés aux loisirs. Les déplacements sont orientés principalement vers Toulouse. L'aire d'influence de la métropole toulousaine suit la RN 124 jusqu'à Auch, bien qu'à partir de Gimont, ce rayonnement toulousain diminue et s'équilibre avec celui d'Auch.

Du fait de la croissance enregistrée, les communes traversées organisent leurs activités propres en proposant plus de services à la population : commerces, équipements, services, emplois, structures scolaires, ...

De nouveaux déplacements de proximité sont enregistrés et se retrouvent de plus en plus sur la RN 124 ou les itinéraires adjacents.

Les infrastructures de transport et les déplacements

La RN 124

Description de l'itinéraire

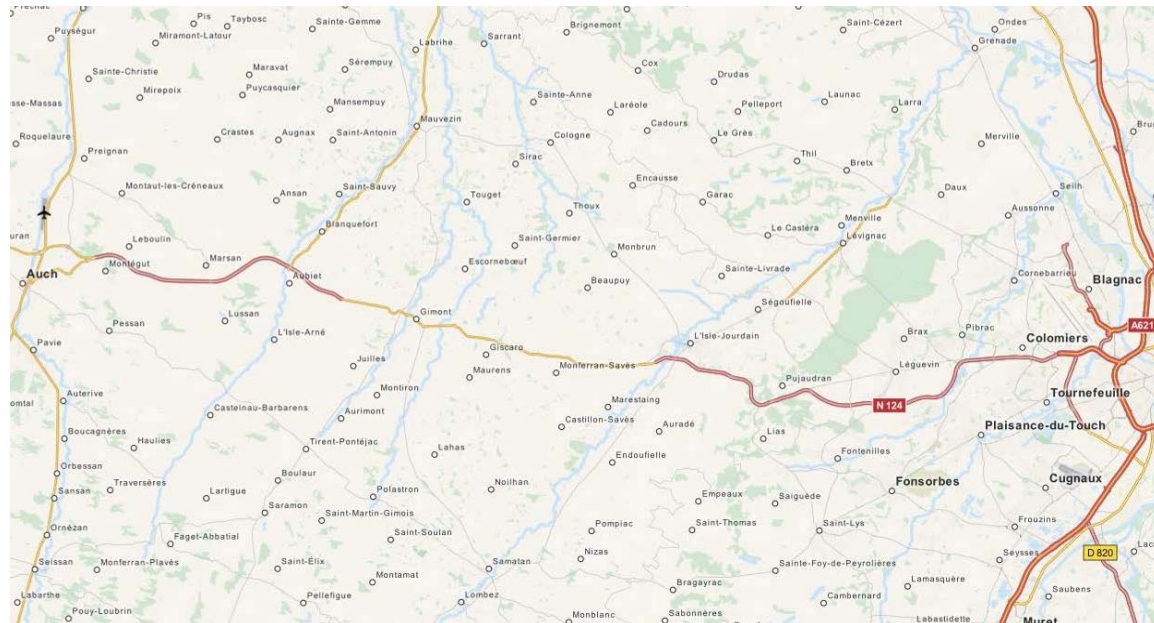
La RN 124 est un axe routier est - ouest reliant Toulouse à Auch et qui traverse les communes principales de Colomiers, Léguevin, L'Isle Jourdain et Gimont. Elle se poursuit au-delà jusqu'à Vic-Fezensac (Gers). En prolongement de la RN 124, la route départementale RD924 (anciennement RN 124) dessert Nogaro, Mont-de-Marsan et Dax.

Le décret de consistance du réseau routier national du 5 décembre 2005 a entraîné son déclassement entre Saint-Geours-de-Maremne et Espas (Gers). L'axe RN 124 est prolongé en direction de Langon, jusqu'à Manciet dans le cadre de l'IGG vers la RN524.

Cette route nationale à vocation régionale assure le désenclavement du département du Gers et de sa préfecture. Elle permet pour plusieurs villes (Auch, Gimont, L'Isle Jourdain, ...) un accès direct sur l'agglomération toulousaine.

L'usage prédominant de cette route est essentiellement lié à l'attraction de l'aire métropolitaine toulousaine et à l'accessibilité avec le pôle industriel aéronautique. À l'approche de Léguevin, Colomiers, les bouchons sont fréquents aux heures de pointe. D'une route en rase campagne dans sa partie gersoise, elle adopte un profil foncièrement urbain à partir de Colomiers, où se constatent les principales difficultés de circulation.

Les infrastructures routières du secteur d'étude ▼



Source : Open Street Map – Avril 2014

Cet itinéraire est à 2x2 voies entre Toulouse et L'Isle Jourdain et entre Aubiet et Auch. La section L'Isle Jourdain – Gimont ouest est encore à 2x1 voies.

Auch et Rodez sont les seules préfectures de la région Midi-Pyrénées qui ne sont pas reliées à Toulouse par une 2x2 voies sur son itinéraire complet.

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

La RN 124 (suite)

Les récentes modifications

Au cours des années 2000, de nouvelles sections 2x2 voies ont été mises en service pour s'adapter à l'augmentation du trafic entre Auch et Toulouse et mis aux normes autoroutières pour assurer la continuité de l'aménagement de l'A624 (entre Toulouse et Colomiers Est) :

- 2003 : Aménagement de la Déviation d'Aubiet en 2x2 voies sur une longueur de 8 km
- 2003 : Mise à 2x2 voies entre Colomiers et Pibrac
- 2005 : Aménagement de l'accès à la ville de Monferran-Savès
- 2007 : Mise en norme autoroutière au niveau de Colomiers
- 2009 : Aménagement de la déviation de Léguevin en 2x2 voies sur une longueur de 12 km entre En Jacca à l'ouest de Colomiers et Pujaudran.
- Déviation de Pujaudran
- Déviation de L'Isle-Jourdain

Entre Colomiers et Auch, la RN 124 affiche une longueur de 73 km sur une infrastructure, à deux voies bidirectionnelles ou en 2X2 voies.

La RN 124 est relativement rectiligne. Cette route longe ou traverse le relief tout en courbe. Hors sections à 2x2 voies, les conditions de circulation sur la RN 124 sont difficiles en raison :

- de la traversée d'agglomération de Gimont, La traversée de Gimont est la seule traversée de bourg répertorié. Elle influe sur les temps de parcours, la sécurité et les nuisances de circulation,
- des virages en courbe,
- du peu de zones de dépassements sur les sections à 2X1 voies (Gimont – L'Isle-Jourdain), ...

Plusieurs contournements de centre urbains (Léguevin, Pujaudran, L'Isle Jourdain et Aubiet) ont permis d'améliorer les conditions de circulation.

L'axe compte plusieurs tronçons à 2X2 voies. D'est en ouest, la RN 124 dessert les localités suivantes :

En Haute Garonne :

- Entre Colomiers et Toulouse, la RN 124 est prolongée par l'A624.
- Colomiers (km 1) ;
- Léguevin (km 13, déviation mise en service en juillet 2009) ;

Dans le Gers :

- Pujaudran (km 23, déviation réalisée)
- L'Isle Jourdain (km 27, déviation réalisée) ;
- Gimont (km 45) ;
- Aubiet (km 50, déviation réalisée) ;
- Auch (km 73).

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

La RN 124 (suite)

L'itinéraire à Grand Gabarit

Réalisé au cours des années 2000, l'itinéraire Grand Gabarit permet d'acheminer les éléments de l'Airbus A380, construits dans plusieurs pays européens, jusqu'à l'usine Airbus de Blagnac. Les éléments sont acheminés par transport maritime jusqu'au port de Pauillac sur l'estuaire de la Gironde et sont ensuite transférées par barges spéciales descendant la Garonne jusqu'au port de Langon. Au-delà de Langon où une darse spéciale a été aménagée, un itinéraire routier a été aménagé pour rallier Toulouse par Captieux, Eauze et Auch.

Cet itinéraire emprunte la RN 124 sur 85 km de l'Isle Jourdain à Manciet. Lors de la circulation des convois, l'ensemble des trafics sur son itinéraire sont modifiées. Les convois circulent la nuit, entre 22 heures et 6 heures du matin, avec des restrictions ponctuelles complémentaires au moment où la circulation routière est la plus faible. Leur vitesse est limitée à 5 à 30 km/h. Le trajet entre Langon et Toulouse dure donc trois nuits.

En termes d'impact sur la RN 124, cela signifie que le trafic est perturbé durant deux nuits même si la route est neutralisée par tronçons de 15 kilomètres environ. Ainsi, la RN 124, entre Auch et l'Isle Jourdain est aménagée afin de permettre la circulation de convois exceptionnels.

Cet aménagement permet une circulation plus aisée des convois exceptionnels que tous les autres itinéraires du grand sud-ouest. Il est donc emprunté par de nombreux convois exceptionnels (bateaux, Mobil homes, matériel agricole...)

La RN 124 à hauteur de l'échangeur de Pujaudran ▼



Zone de travaux sur la RN 124 ▼



Carrefour RN 224 / RD 654 ▼



Circulations de tracteur sur la RN 124 ▼



© Nicolas Tournier

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Le réseau secondaire

Le réseau routier secondaire de l'aire d'étude est composé de routes nationales (RN224) et de routes départementales structurantes (RD634, RD928, etc ...). Ces routes présentent un intérêt pour le trafic routier local, d'échange, voire de transit :

- La RN224 dessert L'Isle Jourdain depuis Cornebarrieu et Beauzelle.
- La RD634 dessert le sud de L'Isle Jourdain : Samatan, Lombez, ...
- La RD654 dessert le nord de L'Isle Jourdain : Montbrun, Saint-Cricq, Cologne, ...
- La RD 4 dessert le sud-est de Gimont :
- La RD 928 assure la jonction entre l'agglomération de Montauban et Aubiet. Elle présente un intérêt pour le trafic local se dirigeant vers Auch.

De plus, on observe des conflits d'usage entre le trafic de transit et le trafic local (engins agricoles, véhicules de livraison, de ramassage des ordures ménagères, etc ...).

Mise en service au cours de l'année 2008, la déviation de L'Isle Jourdain a permis d'améliorer le cadre de vie des riverains : diminution des nuisances, circulation apaisée en centre bourg, etc

Le carrefour RN 124/ RD 38 ▼



Le « Shunt » de la RN 124 ▼



Source : Egis – 2014

Rond-point de Cahuzac (RD 12) ▼



Carrefour RN 21 / RD 4 ▼



Source : Egis – 2014

Analyse des trafics
actuels sur la RN 124

Les volumes **Trafics moyens journaliers annuels en 2013 et 2014⁹ :**

La RN 124 est une infrastructure chargée en termes de trafic avec plus de 10 000 véhicules par jour en moyenne sur l'ensemble de son tracé. Ce trafic diminue lorsqu'on s'éloigne de l'agglomération toulousaine.

- Le trafic de la RN 124 sur la partie gersoise, s'écoule sans difficulté compte tenu d'un débit journalier moyen de l'ordre de 12 000 véhicules par jour. Les sections situées à l'approche d'Auch sont les moins chargées. La part moyenne de trafic poids lourd est importante (7 à 10 % du trafic en moyenne).
- Le tronçon Toulouse – Colomiers est le plus chargé 99 600 véhicules-jour en 2012 (TMJA) sur l'A624
- En sortie d'agglomération toulousaine, le trafic de la RN 124 diminue fortement :
 - Sur la section entre Colomiers En Jacca (Ouest) et Pujaudran, le débit est de 36 000 véhicules par jour avec des zones de bouchons très importants le matin et le soir.
 - 22 000 véhicules par jour au droit de Pujaudran. Par rapport au trafic recensé sur la partie gersoise, le débit est donc multiplié par deux. Compte tenu de la capacité d'écoulement de l'infrastructure sur cette section, le niveau de service aux heures de pointe reste correct. Ceci s'explique par l'attractivité de la commune de l'Isle Jourdain qui capte une part non négligeable du trafic. De même, une partie du trafic est détournée de la RN 124 au niveau de l'Isle Jourdain, vers Cologne au nord et vers Samatan au sud.
 - À partir de L'Isle Jourdain et jusqu'à Auch le trafic moyen est de l'ordre de 12 000 véh par jour
- Le trafic total de la RN 124 diminue au niveau de la traversée d'Auch, où il atteint son niveau minimum de la section Toulouse – Auch : 10 000 véhicules par jour en moyenne.
- Au niveau d'Aubiet, le trafic en direction d'Auch se maintient à cause de plusieurs phénomènes :
 - Le croisement avec la D928 qui permet les déplacements vers Montauban,
 - Une plus forte part de déplacements pendulaires orientés vers Auch.

Les évolutions de trafics

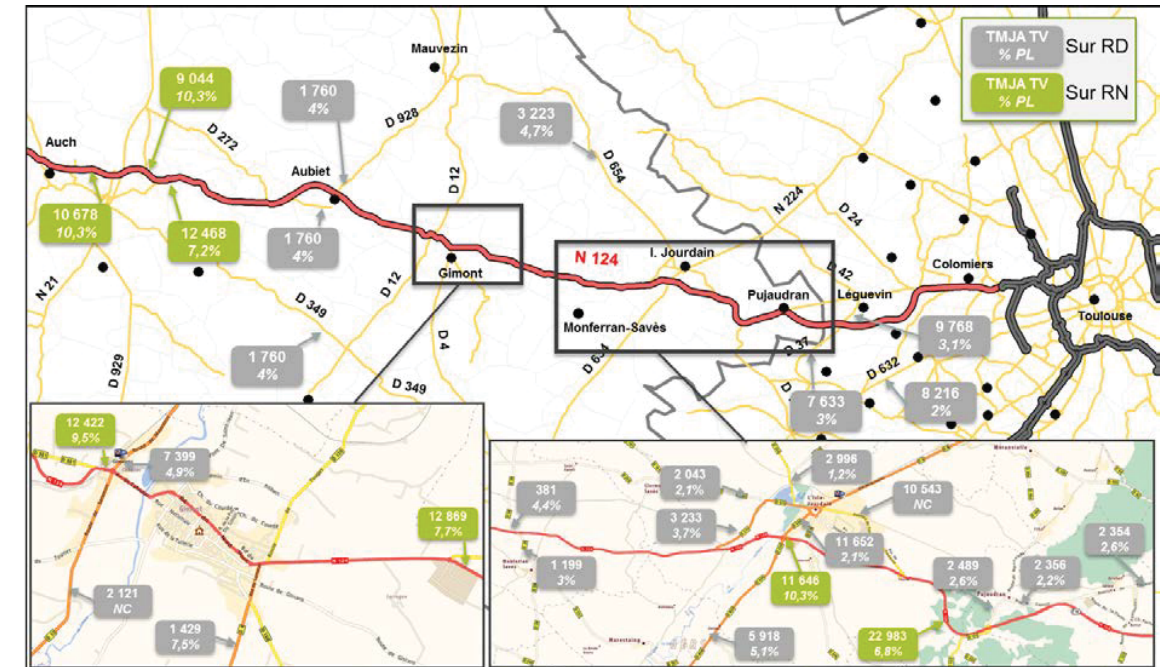
Les croissances de trafic observées sur les dix dernières années sur les axes structurants mettent en évidence le phénomène d'étalement urbain avec l'installation de ménages en grande périphérie des agglomérations.

- Toutes les sections de la RN 124 entre Toulouse et Auch enregistrent une hausse de trafic entre 2002 et 2013. En moyenne cette hausse est de 1.6 %.
- Les sections situées à proximité de Toulouse sont parmi celles qui augmentent le plus vite, conformément à toutes les infrastructures de l'agglomération.
- Pujaudran représente le point de comptage enregistrant la plus importante hausse de trafic entre 2002 et 2013 (+4.6%/an), cela peut s'expliquer par l'augmentation du nombre de constructions dans la commune et ses alentours.

⁹ TMJA : Le trafic moyen journalier annuel est égal au trafic total de l'année divisé par 365 ; TV : Tous véhicules ; PL : Poids lourds

Analyse des trafics
actuels sur la RN 124
(suite)

Les trafics moyens journaliers annuels et les % de PL ▼



Source : DREAL, DIRSO, CG 32 et 31

Le trafic Poids-Lourds en 2013

Le trafic poids lourds est relativement bien réparti tout au long de la journée. En proportion, la partie gersoise est la plus fréquentée par les poids lourds (supérieur à 10 % du trafic entre L'Isle Jourdain et Auch).

La RN 124 est un axe rapide et gratuit pour relier Auch à Toulouse. Grâce aux aménagements récents, c'est aussi une route adaptée à ce type de trafic puisque le nombre de carrefours-giratoires est restreint et que le profil en travers (largeur de la route) comme le tracé en plan (sinuosité) rendent la circulation des poids lourds plus facile.

L'activité liée aux industries aéronautiques et agroalimentaires induit des trafics PL conséquents dans le secteur d'étude. De par leurs activités, les entreprises font appel à des services de transports pour l'acheminement des produits et éléments et donc génèrent un important trafic PL d'échange.

L'axe RN 124 est également impacté par le trafic poids-lourd de transit.

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Analyse des trafics actuels sur la RN 124 (suite)

La campagne d'enquête et de comptages de novembre 2014

Au cours d'une semaine, du mardi 25 novembre au lundi 1^{er} décembre 2014, une enquête par interviews des conducteurs de véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) a été réalisée.

L'objectif est de compléter la connaissance des flux sur la RN 124 de manière à connaître les origines – destinations des usagers et les périodes les plus importantes de trafic.

Interrogeant les conducteurs sur leur origine - destination ainsi que sur leurs motifs de déplacement, ce dispositif a permis de caractériser le niveau et la structure des flux de trafics observés sur la RN 124 entre Pujaudran et Gimont.

- 3 points d'enquêtes ont été positionnés et ont permis de recenser l'ensemble des échanges observés en lien avec la RN 124.
- Les informations issues de ces 3 postes d'enquête ont été complétées par un autre poste d'enquête positionné sur la RN 124, réalisé par la DREAL, le 20 novembre 2012 entre Gimont et Monferran-Savès.

Le traitement de ces informations a permis de compléter et d'actualiser les données existantes en termes de trafic et de déplacements, de façon à :

- alimenter l'élaboration du modèle de trafic,
- décrire de manière fine les déplacements sur la RN 124,
- décrire les relations avec les axes adjacents,
- affiner la compréhension sur les besoins de déplacement dans la zone d'étude.

À l'Ouest de Gimont ▼



Au village de Pujaudran ▼



Sur la déviation de Léguevin (section gersoise) ▼



Source : Egis

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Analyse des trafics actuels sur la RN 124 (suite)

La campagne d'enquête et de comptages de novembre 2014 (suite)

En parallèle des interviews, 14 points de comptages ont été positionnés enregistrant tous les mouvements pendant 1 semaine. Ils ont été répartis de la façon suivante :

- 5 compteurs à Gimont
- 2 compteurs à Monferran-Savès
- 4 compteurs à L'Isle Jourdain
- 3 compteurs à Pujaudran

L'objectif est de compléter la connaissance sur les trafics enregistrés sur la RN 124 ou les routes adjacentes, pour améliorer le calage des informations reçues dans les enquêtes origines-destination, décrites ci-dessus.

5 comptages à Gimont ▼



2 comptages à Monferran-Savès ▼



4 comptages à L'Isle Jourdain ▼



3 comptages à Pujaudran ▼



Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels

Méthodologie Un modèle de trafic a été réalisé avec le logiciel VISUM ; le réseau de trafic modélisé comprend les principaux axes de l'aire d'étude.

La méthodologie est celle utilisée classiquement lors d'étude de modélisation ; la première étape consistant à caler les trafics sur la situation existante à partir des données de comptages.

Cette étape de calage du modèle sur la situation existante est primordiale pour la suite de l'étude ; plus le calage est proche de la situation existante, meilleurs seront les résultats concernant l'estimation de l'impact des scénarios étudiés.

Le calage a consisté principalement à reconstituer les matrices de demande issues des enquêtes OD afin de traduire les comportements des usagers sur le réseau du secteur d'étude. Le zonage du modèle a été établi afin de permettre une bonne correspondance avec les données issues des enquêtes. Ainsi pour les communes situées sur le tracé de la RN 124, le zonage communal a été affiné (plusieurs zones par commune).

Pour la suite de la modélisation des trafics, la méthodologie générale se décompose de la façon suivante :

- Calage du modèle sur la base des enquêtes et comptages disponibles ;
- Évolution des matrices de déplacements en fonction des projets d'urbanisation du secteur et de l'évolution du trafic de transit;
- Modification du réseau routier en fonction afin de reconstituer la situation de référence et les scénarios testés;
- Réalisation des prévisions de trafic;

La simulation de trafic est réalisée sur trois périodes de pointe : Heure de Pointe du Matin (HPM), Heure de Pointe du Soir (HPS), Heure Creuse (HC). Les comptages disponibles ont permis de caler le modèle sur chacune de ces périodes.

Les trafics moyen sur les jours ouvrés (TMJO) ont par la suite été reconstitués sur la base d'une combinaison linéaire issue de l'analyse des enquêtes et définie par la formule suivante : (HPM*3) + (HPS*3) + (HC*9).

Les résultats globaux du calage

Au cours du calage, nous avons veillé dans la mesure du possible à ce que l'écart entre les trafics issus de la modélisation et ceux des comptages soit inférieur à 5 en termes de GEH¹⁰.

L'intérêt du GEH, par rapport à un pourcentage, est de mieux comparer deux séries de trafics : la non-linéarité du GEH permet de comparer, avec la même échelle, de gros écarts sur un trafic faible et de faibles écarts sur un trafic important.

La formule de l'indice GEH est la suivante :

$$GEH = \sqrt{\frac{(M - C)^2}{(M + C)/2}}$$

Avec : M = flux modélisé C = valeur de comptages

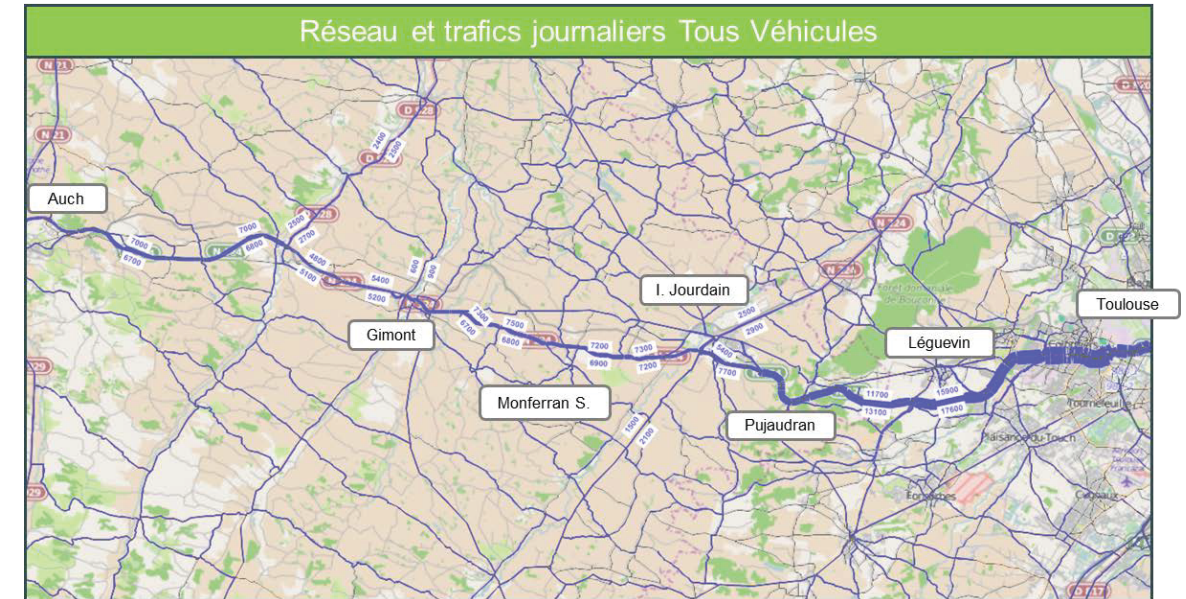
Le second indicateur observé dans le calage est la régression linéaire (droite traversant les nuages de points formés par les données réelles et les données issues du modèle) qui permettra d'illustrer la qualité du calage.

¹⁰ Le GEH tire son nom de Geoffrey E. Havers, qui l'inventa dans les années 1970 alors qu'il travaillait dans la planification des transports à Londres. C'est une formule utilisée en ingénierie du trafic (prévisions de trafic et modélisation notamment) pour comparer deux volumes de trafic (typiquement, une série de trafics réels mesurés et une série de trafics issus d'une modélisation).

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels (suite)

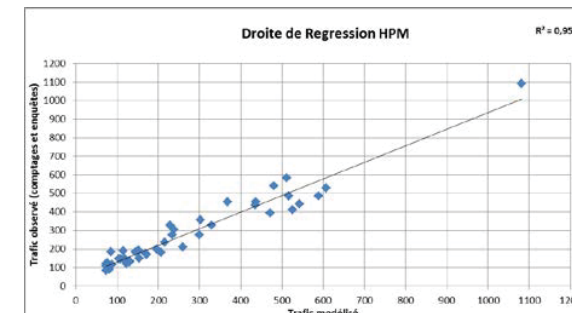
Le secteur d'étude modélisé et les trafics journaliers après calage ▼



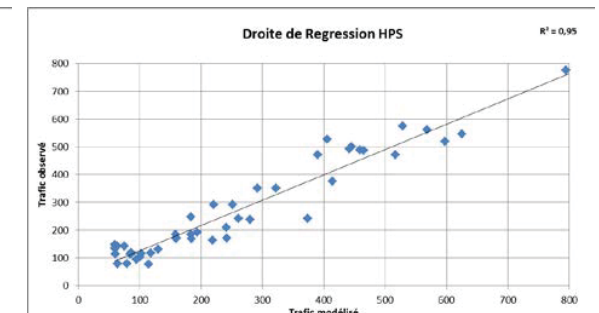
Source : Egis

Suite au calage les droites de régression pour chaque période sont les suivantes :

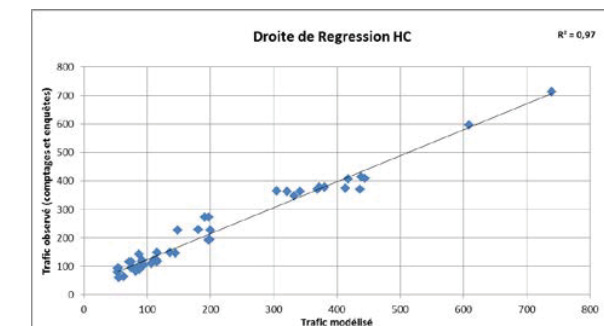
Droite de régression après calage pour l'HPM ▼



Droite de régression après calage pour l'HPS ▼



Droite de régression après calage pour l'HC ▼



Un R² supérieur à 0.95 traduit un bon calage global.

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels (suite)

Ceci est confirmé par les résultats du calage en GEH sur les postes de comptages et pour les trois périodes de calage :

- 90% des postes ont un GEH inférieur à 10 ;
- 70% des postes ont un GEH inférieur à 5.

Les trafics journaliers à Gimont

Les campagnes de comptages temporaires réalisées à Gimont ainsi que l'enquête OD ont permis de reconstituer les TMJO sur ce secteur suite au calage du modèle de trafic. Plusieurs éléments d'ordre général ressortent de l'analyse des enquêtes et comptages :

- La pointe de trafic du soir est plus longue dans la durée que celle du matin ; ce phénomène peut être lié à la plus grande diversité des motifs de déplacements le soir (travail-domicile mais aussi loisirs, achats) ;
- Le niveau de trafic est à peu près constant du lundi au jeudi, et est légèrement plus élevé le vendredi (+ 10 % environ) notamment le vendredi soir (départs de fin de semaine, achats, sorties).

Concernant les volumes de trafic, les principaux éléments d'analyse des trafics sont les suivants :

- 12 500 véhicules par jour traversent le village dont 10% de poids lourds ;
- Sur la RN 124, on note qu'environ 75% du trafic est du transit ;
- 5 000 véhicules par jour sont générés à Gimont avec 70% de ce trafic qui provient du centre du village et 20% de la zone de Lafourcade. La zone de Lafourcade génère 1 000 véhicules par jour soit 500 par sens dont 5% de poids lourds.

Les trafics sur l'axe RN 124: zoom sur le secteur de Gimont ▼



Source : Calage modèle de trafic EGIS

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels (suite)

Les trafics journaliers à Monferran-Savès

Sur le secteur de Monferran-Savès les trafics observés sont les suivants :

- On relève un trafic de 13 000 à 14 000 véhicules par jour sur la RN 124 dont 10% de poids lourds. Le trafic de transit représente 85% de ce volume.
- À Monferran-Savès, le trafic sur la RD39 s'élève à 1 200 véhicules par jour dans le bourg ;
- De l'ordre de 400 véhicules par jour circulent sur la RD 39 au Nord du bourg et de la RN214.
- Au global, la commune elle-même génère environ 1 000 véhicules par jour au départ ou à destination de Monferran. L'essentiel du trafic est local (Gimont – L'Isle Jourdain). La seconde destination est Toulouse.

Les trafics sur l'axe RN 124: zoom sur le secteur de Monferran-Savès ▼



Source : Calage modèle de trafic EGIS

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels (suite)

- Les trafics journaliers à L'Isle-Jourdain*
- Sur le secteur de l'Isle-Jourdain les principaux éléments issus de la modélisation de la situation actuelle sont les suivants :
- Un trafic de 12 000 à 18 000 véhicules sur la RN 124 dont 10% de poids lourds ;
 - Un trafic de 11 500 véhicules par jour sur la RD634 au niveau de l'échangeur de Pont-Peyrin ;
 - On relève un trafic de 7 000 véhicules par jour du côté ouest / nord de l'Isle-Jourdain avec 2 000 véhicules en liaison avec Clermont-Savès et plus de 5 000 véhicules en liaison avec Cologne / Mauvezin ;
 - Enfin, au niveau du giratoire du Choulon, on relève un trafic de 3 000 véhicules par jour sur la RN 224.

Les trafics sur l'axe RN 124: zoom sur le secteur de L'Isle-Jourdain ▼



Source : Calage modèle de trafic EGIS

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Calage du modèle et trafics actuels (suite)

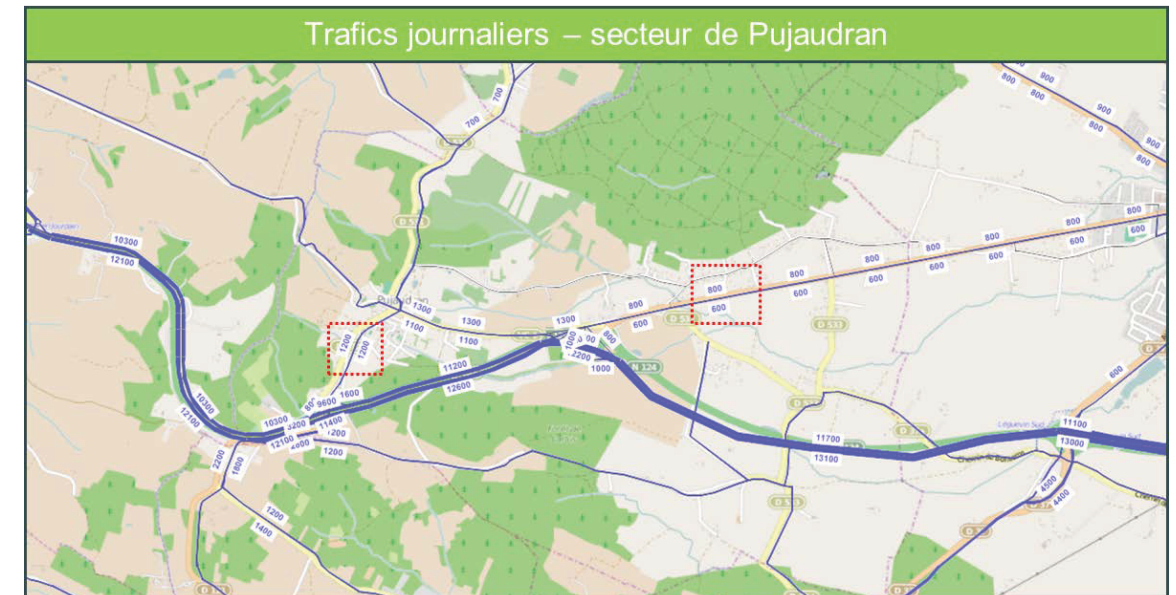
- Les trafics journaliers à Pujaudran*
- Sur le secteur de Pujaudran, environ 22 000 véhicules par jour circulent sur la RN 124 dont 7% de poids lourds.

Dans le bourg de Pujaudran, environ 80% du trafic correspond à du transit.

On relève également 2400 véhicules par jour dans Pujaudran sur la RD572, dont 2,5% de poids lourds et 1 400 véhicules par jour entre Léguevin et Pujaudran sur l'ancienne RN.

De façon générale, environ 3 000 véhicules par jour sont générés par la commune de Pujaudran avec 50% de ce trafic issu du centre du village.

Les trafics sur l'axe RN 124: zoom sur le secteur de Pujaudran ▼



Source : Calage modèle de trafic EGIS

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Le rôle de la RN 124

- Pour les responsables locaux, la RN 124 est un axe majeur de déplacements à plusieurs niveaux :
 - Reliant directement Auch à Toulouse, il constitue tout d'abord le 1^{er} support des flux migratoire du Gers. Les migrations pendulaires sur l'axe sont particulièrement soutenues.
 - La RN 124 est également un axe utilisé pour le trafic de transit de longue distance. Par exemple la liaison Toulouse - Bayonne est réalisée en 15 min de plus par la RN 124 que par l'A64 : nombreux sont les affréteurs qui reconsidèrent leurs itinéraires en sa faveur.
 - C'est aussi un axe privilégié pour des trafics locaux de plus en plus nombreux.
 - C'est enfin un axe stratégique pour le Département du Gers car c'est le support principal de l'activité aéronautique, agricole et agroalimentaire du Département (ex : Itinéraire à Grand Gabarit).

Porteuse de développement économique, la RN 124 est une infrastructure structurante pour l'ensemble des territoires traversés. Sa finalisation est attendue et perçue comme essentielle pour le développement économique du Gers. Par contre, les tendances passées des évolutions socio-économiques récentes du territoire montrent que la réflexion sur l'aménagement de l'axe est nécessaire.

Au regard de son importance stratégique, le niveau d'aménagement actuel du tronçon L'Isle Jourdain – Gimont est perçu comme un frein au développement économique du Gers.

Localement, son niveau d'aménagement est considéré comme d'une importance stratégique pour pérenniser l'activité économique, maintenir de l'emploi local et accueillir de nouvelles populations.

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Sécurité et accidentologie sur le réseau routier local

Globalement le réseau routier local n'enregistre pas un grand nombre d'accidents, par contre il présente quelques zones d'accumulation d'accidents (ZAA¹¹), avec en général des indices de gravité¹² plutôt faible.

Tableau issu des données BAAC 2008 - 2012 ▼

Dept	Route	Nb acc	Tués	BH	BNH	Indice de gravité
31	RN 124	15	3	19	5	20%
32	RN 124	36	4	25	29	11%
Cumul	RN 124	51	7	44	34	13.7%

Source : Observatoire de la sécurité routière – DREAL Midi-Pyrénées

Au cours de la période 2008-2012, sur l'axe RN 124, 51 accidents ont eu lieu, provoquant le décès de 7 personnes et blessant 78 personnes (dont 44 ont été hospitalisées).

Au regard de la longueur de la section considérée, le nombre d'accidents paraît élevé mais il faut le rapporter au fort niveau de trafic. Ils sont cependant moins importants les deux dernières années et surtout moins graves (de 2009 à 2010, 4 tués pour 30 accidents, contre 2 tués pour 14 accidents).

La majorité des accidents se situent hors agglomération. 10% des véhicules impliqués sont des deux-roues motorisés (10 sur 97 véhicules). Le nombre de tués et de blessés diminue alors que le trafic augmente.

La RN 124 n'est pas un axe particulièrement accidentogène : elle possède un niveau d'accidentologie comparable à la moyenne des infrastructures similaires en Région. Toutefois, on relève un taux d'accidentologie supérieur en période hivernale et la nuit et sur certaines sections bien identifiées. La mise à deux fois de voies de l'infrastructure a permis de réduire le volume d'accidents sur cet axe.

¹¹ Une ZAA (méthode statistique) est calculée sur 5 années de données. Elle permet de rechercher les zones où la densité d'accidents est significativement plus élevée que sur la référence.

La circulaire dite « PRAS » (Plans régionaux d'aménagements de sécurité, août 1998) définit trois niveaux de zones d'accumulation en fonction de la gravité des accidents cumulés sur une longueur de route de 850 m, sur une période de cinq ans :

□ Niveau 1 : au moins quatre accidents corporels et quatre victimes graves (tués ou blessés hospitalisés) ;

□ Niveau 2 : au moins sept accidents corporels et sept victimes graves ;

□ Niveau 3 : au moins dix accidents corporels et dix victimes graves.

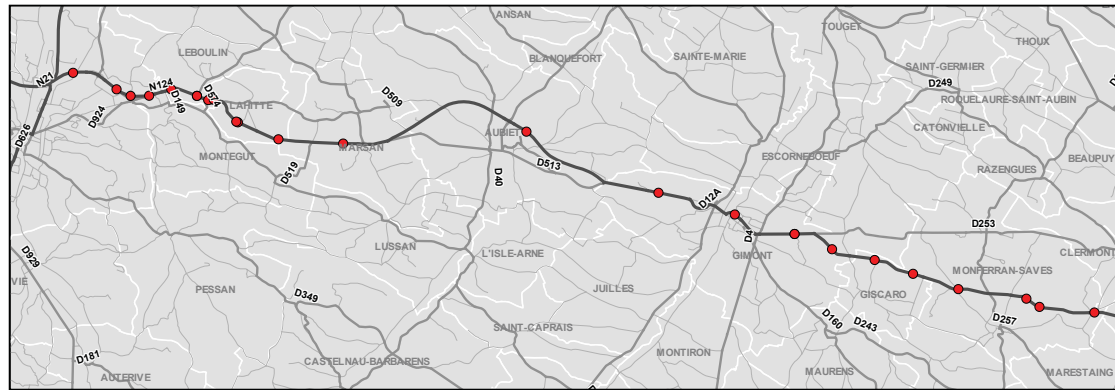
¹² Indice de gravité = Nombre de tués pour 100 accidents

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Sécurité et accidentologie sur le réseau routier local (suite)

La RN 124 en proche périphérie d'Auch ne présente ni un profil rase campagne ni un profil urbain marqué, d'où une lisibilité de l'axe peu marquée et créant une situation accidentogène. Les conditions de circulation y sont difficiles aux heures de pointe en raison d'un trafic important variant de plus de 11 000 véhicules/jour à près de 15 000 véhicules/jour à l'approche du contournement d'Auch.

Cartographie des zones d'accumulation des accidents corporels entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre 2012 (section Ouest) ▼

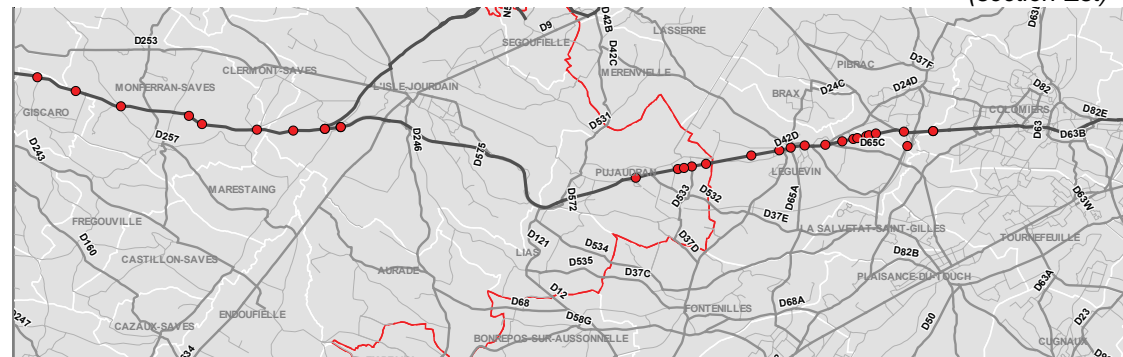


Source : Observatoire de la sécurité routière – DREAL Midi-Pyrénées

Le secteur de Léguevin est le plus accidentogène.

La déviation de Léguevin, mise en service en juillet 2009, a permis de réduire fortement le nombre d'accidents par rapport à la situation précédente.

(section Est) ▼



Source : Observatoire de la sécurité routière – DREAL Midi-Pyrénées

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Les transports collectifs

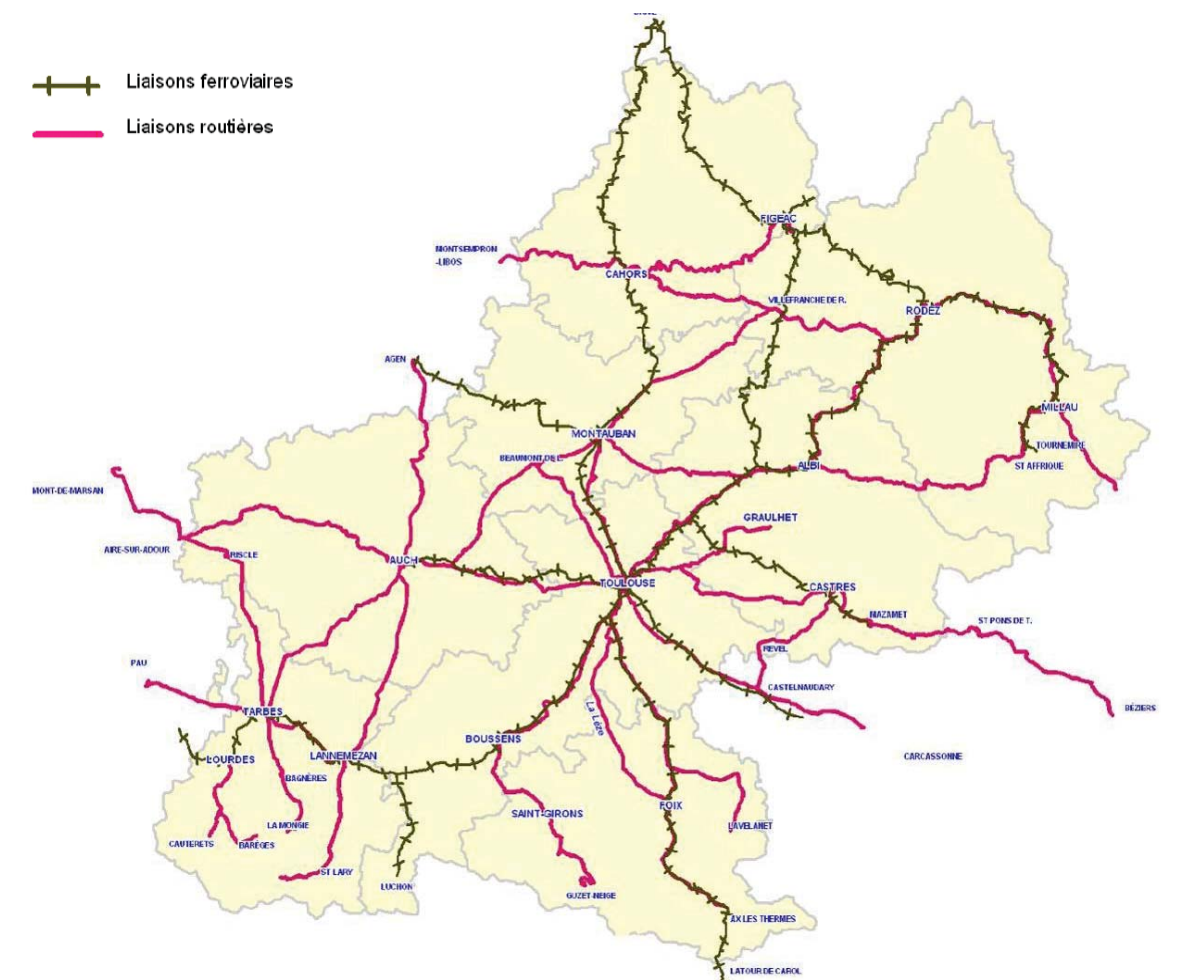
La ligne ferroviaire Toulouse – Colomiers - Auch fait partie du réseau TER de Midi-Pyrénées. La Région Midi-Pyrénées est l'autorité organisatrice depuis le 1^{er} janvier 2002 et la SNCF en est l'exploitant, elle se charge d'assurer les services TER. SNCF Réseau est propriétaire des infrastructures ferroviaires de transport.

La Région a développé une offre de transports collectifs autour d'un seul réseau, organisé sur 2 modes :

- Le réseau TER ferroviaire, organisé en étoile autour de Toulouse,
- Le réseau routier régional (RRR), réorganisé en 2008, dont les objectifs sont de connecter les pôles régionaux non reliés ou mal reliés par le réseau ferroviaire et de rabattre vers le mode ferroviaire les pôles non desservis par le fer. Ce réseau routier régional représente un total de 29 lignes soit une offre de 5 millions de kilomètres annuels.

Le réseau régional routier et ferroviaire ▼

- +—+—+ Liaisons ferroviaires
- Liaisons routières



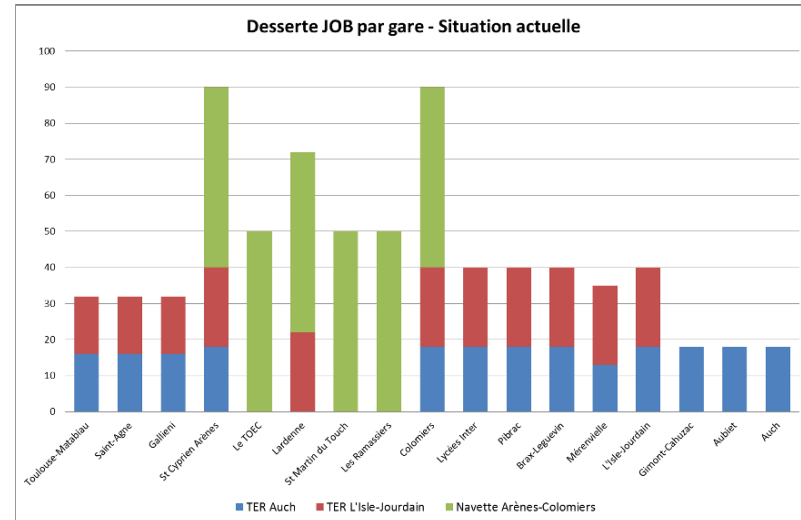
Source : Région Midi-Pyrénées

Les infrastructures de transport et les déplacements (suite)

Les transports collectifs (suite)

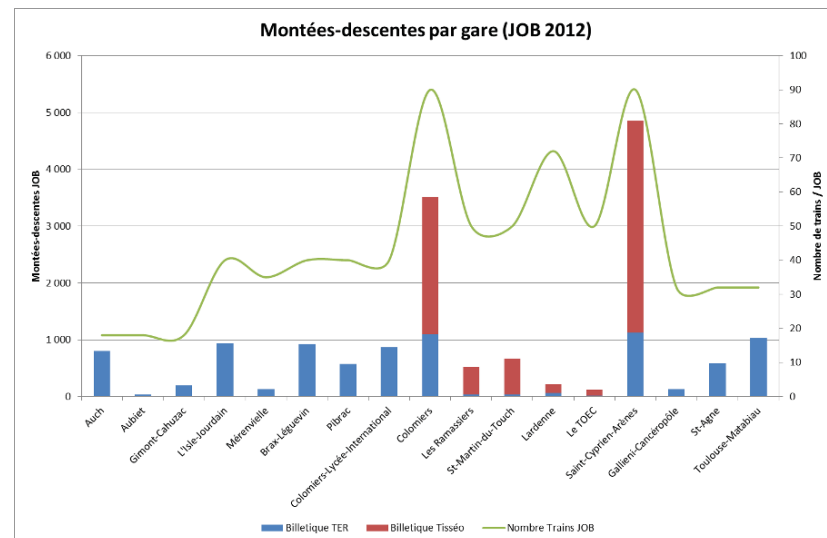
90 missions quotidiennes sont dénombrées sur l'axe

- 50 Navettes Arènes-Colomiers
- 18 Interurbains Toulouse – Auch
- 22 Interurbains Toulouse - L'Isle-Jourdain.



Source : Région Midi-Pyrénées

Avec près de 2,3 millions de voyageurs (montées en 2012), l'axe Toulouse – Colomiers – Auch, constitue le deuxième axe TER de Midi-Pyrénées. Cet axe représente 20 % du trafic TER de la Région Midi-Pyrénées. Il dessert les 4 gares les plus fréquentées de la région : Toulouse-Matabiau, Arènes, Colomiers et Saint-Agne.



Source : Région Midi-Pyrénées

L'offre ferroviaire est complétée par une offre routière régionale et par une offre routière départementale.

- Ligne routière de la Région Midi-Pyrénées « Mont-de-Marsan – Auch – Toulouse » assure la desserte des centre-bourgs et la complémentarité horaire (Refonte en septembre 2014).
- Le réseau Réseau Arc-en-Ciel propose la desserte de la gare de Colomiers et des Arènes. Il y a un projet de création d'une ligne express HOP en 2015 « Rieumes – Toulouse » via la RN 124.
- Le réseau départemental du Gers.

Les problématiques locales

Le contexte à Pujaudran

La commune de Pujaudran compte en 2014, 1 425 habitants (contre 1 250 en 2008). D'ici 2020, le SCOT prévoit 1 800 habitants (soit + 30% de population) supplémentaires. La commune n'a pas de grand projet de lotissement, pour autant, on enregistre des croissances diffuses de population autour de quelques projets privés d'urbanisation.

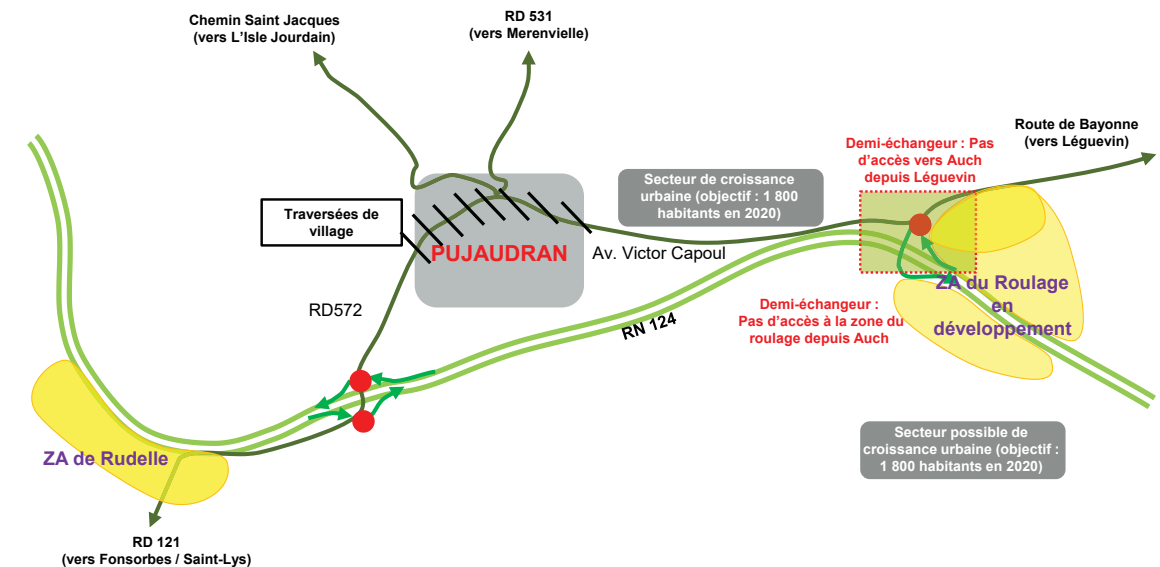
Le village de Pujaudran est traversé par l'ancienne RN 124 d'Est en Ouest, devenue route départementale. Le village est desservi par 2 échangeurs sur la nouvelle RN 124:

- À l'ouest par un échangeur complet ;
- À l'Est par un demi-échangeur orienté uniquement en direction de Toulouse. Celui-ci dessert directement la zone d'activité du Roulage qui accueille l'entreprise Air Support.

Ce demi-échangeur induit du trafic de transit dans le village, des nuisances liées au trafic et des temps de parcours plus longs pour accéder à l'est de la commune (zone du « Roulage ») car les mouvements d'Auch vers Léguevin ne sont pas possibles sur la RN 124. Des travaux de signalisation ont été réalisés afin de réduire le trafic parasite. Ce système d'échange pénalise les circulations Léguevin – Auch dans les deux sens au niveau de l'échangeur Est et de ce fait induit une circulation supplémentaire dans le village de Pujaudran.

Depuis la finalisation de la déviation de Léguevin (2009) et l'ouverture du ½ échangeur Est, il est constaté une hausse du trafic de transit VL et PL dans le centre-bourg. Les attentes locales portent sur la finalisation de ce ½ échangeur.

Problématique et enjeux du secteur de Pujaudran ▼



Réalisation : Egis

Les enjeux locaux :

- Maitriser le développement démographique de la commune et des communes voisines
- Soutenir le développement économique (zone du roulage)
- Eviter les nuisances liées aux traversées urbaines par du transit local

Les problématiques locales (suite)

Les déplacements à Pujaudran

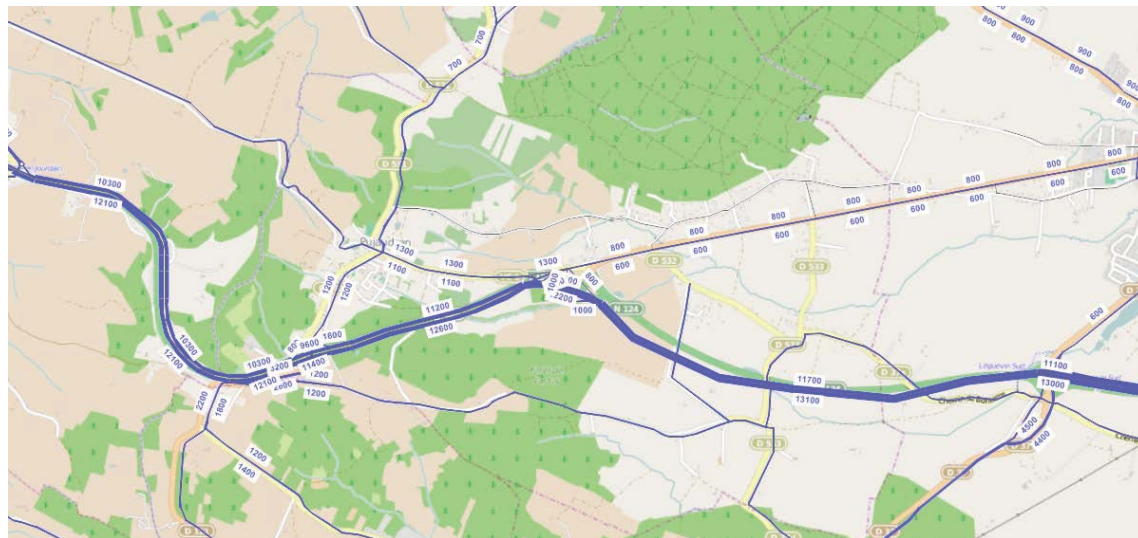
Environ 22 000 véhicules par jour circulent sur la RN 124 (dont 7% de PL), à hauteur de Pujaudran.

Comparativement, l'ancienne RN (Av. Victor Capoul), capte deux sens confondus, 2400 véhicules par jour (dont 2,5% de PL) et 80% du trafic correspond à du transit.

Le village de Pujaudran génère environ 3 000 véhicules par jour en émission et en attraction : 50% de ce trafic est généré par le centre du village.

Une grande partie des échanges de Pujaudran sont liés à l'agglomération toulousaine.

Trafics journaliers – secteur de Pujaudran ▼



Source : Modèle de trafic Visum

Les problématiques locales (suite)

Le contexte à L'Isle Jourdain

La commune de l'Isle Jourdain compte 7 500 habitants en 2014. Elle est desservie par la RN 124 à partir de 3 secteurs :

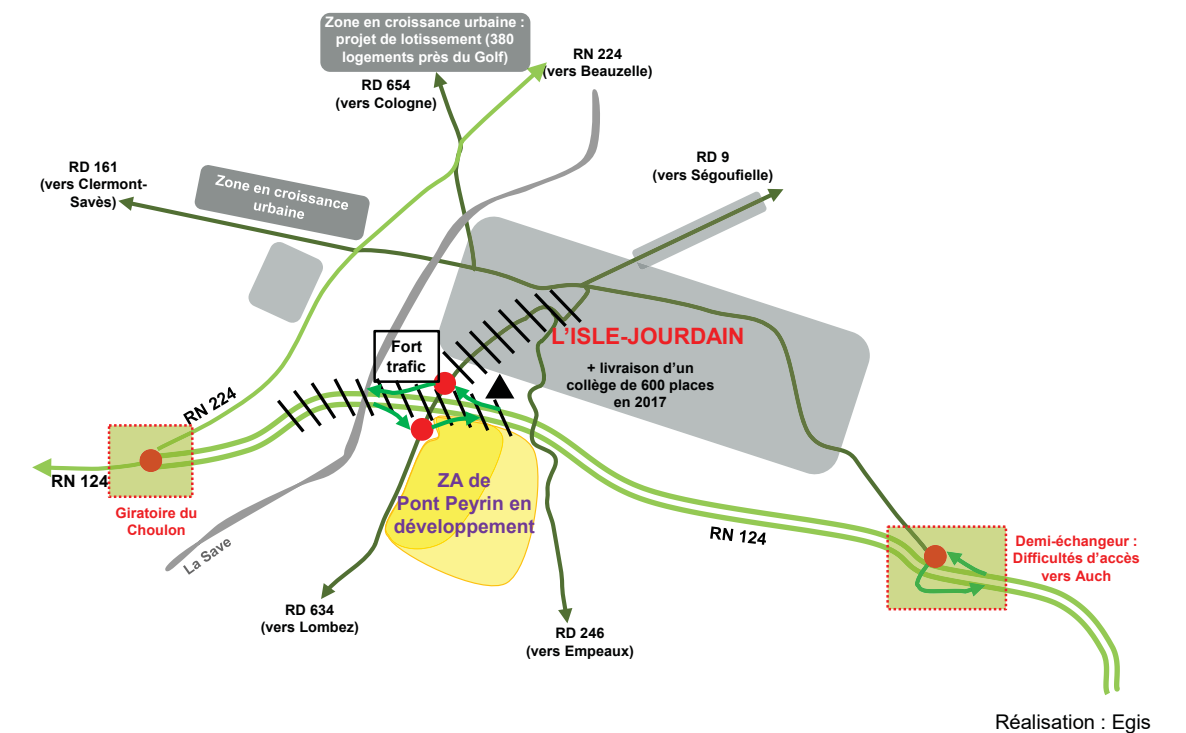
- À l'ouest au giratoire du Choulon, lequel assure la connexion avec la RN 224, axe IGG utilisé par les activités aéronautiques et agricoles,
- Au niveau de l'échangeur complet de la zone d'activité de Pont Peyrin,
- À l'Est, via le 1/2 échangeur orienté en direction de Toulouse.

Les perspectives de développement de la commune de l'Isle Jourdain et des communes voisines sont importantes :

- Croissance démographique
 - à L'Isle Jourdain : Les demandes de construction de logements sont nombreuses. Par exemple, la commune porte actuellement un projet de lotissement de près de 350 villas ou logements situées à proximité du golf. D'autres projets privés existent.
 - Autour de l'Isle Jourdain, plusieurs communes enregistrent des croissances importantes de population, notamment Clermont-Savès et les communes situées entre L'Isle-Jourdain et Cologne, voire dans le Savès. C'est dans cette zone que les croissances de population communales sont les plus fortes.
- Croissance économique liée au rayonnement du pôle de service de L'Isle Jourdain (commerces, santé, ...) sur l'ensemble communes de l'Ouest du Gers
 - Aménagement de la zone de Pont Peyrin 3 et croissance des zones existantes (Ecocert...)
 - Croissance du nombre de services dans le bourg de L'Isle Jourdain : commerces, santé...
 - Création d'un collège de 600 places à l'Isle Jourdain

Situé à équidistance entre Toulouse et Auch, le pôle de L'Isle Jourdain est en voie de développement, ce qui favorise la croissance de déplacements.

Problématique et enjeux du secteur de l'Isle Jourdain ▼



Les problématiques locales (suite)

Les déplacements à l'Isle Jourdain

Entre 12 000 et 18 000 véhicules circulent sur la RN 124 à hauteur de l'Isle-Jourdain (dont 10% de PL).

Dans L'Isle Jourdain, l'axe le plus chargé est la RD634 qui relie l'échangeur de Pont-Peyrin au centre-ville. Cette voie enregistre 11 500 véhicules par jour.

En sortie ouest / nord de L'Isle-Jourdain, 7 000 véhicules y transitent (2 000 véhicules vers Clermont-Savès et plus de 5 000 véhicules vers Cologne / Mauvezin).

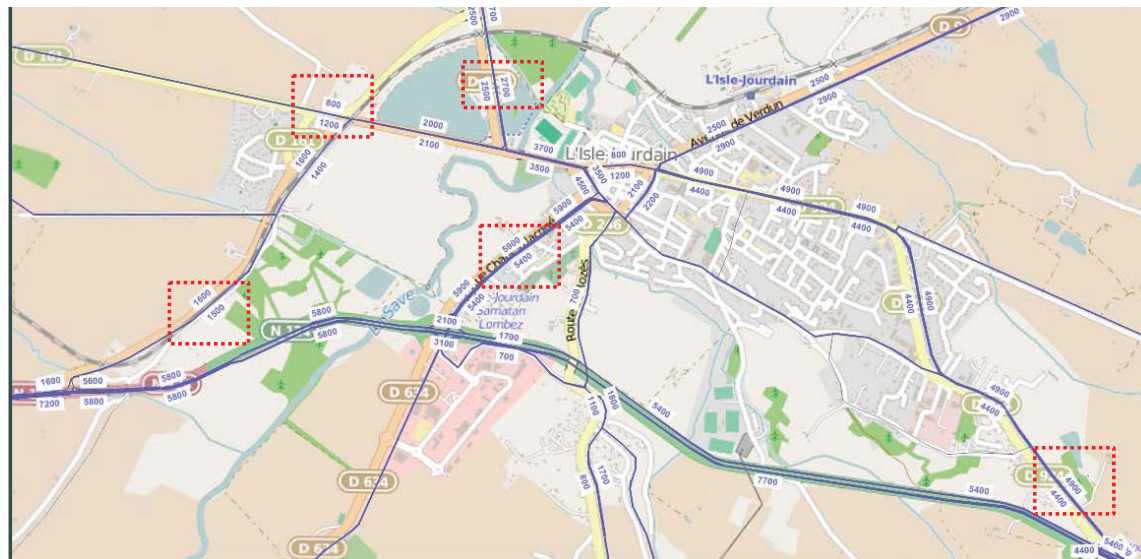
Au total, la commune de l'Isle-Jourdain génère quotidiennement environ 20 000 véhicules (2 sens et tout axe confondu), dont 14 000 sont générés uniquement par le centre-ville. Les origines / destinations se répartissent de la façon suivante :

- 60% de ce trafic est en relation avec Toulouse,
- 30% en relation avec Auch,
- 5% en relation avec les communes du Nord de l'Isle-Jourdain (RD9),
- 5% en relation avec les communes du Sud de l'Isle-Jourdain (RD634 et RD246),

Le giratoire du Choulon permet la diffusion de 3 000 véhicules par jour sur la RN224. Il assure une fonction de distribution du trafic avec la RN 124, l'Isle-Jourdain et les communes voisines situées à l'ouest : Clermont-Savès, Beaupuy, Razengues... La crainte des acteurs locaux est de voir disparaître ce système d'échanges au Choulon alors qu'il n'est pas prévu dans la DUP de 1999 et que les échanges sont en croissance dans cette zone. Le risque est le développement du transit en ville avec l'échangeur de Pont-Peyrin.

La part du transit est importantes sur certains axes : dans la commune de l'Isle Jourdain sur la RD634 et RD924, environ 45% du trafic correspond à du transit.

Trafics journaliers – secteur de l'Isle Jourdain ▼



Source : Modèle de trafic Visum

Les enjeux locaux :

- Accompagner le développement démographique de la commune et des communes voisines,
- Accompagner le développement économique du territoire (Pont Peyrin et autre...)
- Sécuriser tous les accès à la RN124 pour épargner le centre-ville d'un trafic local en croissance.

Les problématiques locales (suite)

Le contexte à Monferran-Savès

Le village de Monferran-Savès est situé au Sud de la RN 124 desservi par deux itinéraires :

- La RD 39,
- Une voie locale faiblement utilisée.

La commune de Monferran-Savès est une commune qui compte 750 habitants. Elle maîtrise son développement urbain et assure le maintien d'une activité économique structurante à travers :

- Les deux centres de soins spécialisés dont elle dispose. Ces deux établissements (Les Thuyas et l'Essor) constituent les deux pôles majeurs d'emploi de la commune en employant plus de 200 salariés. Pour ces structures, l'accès direct à la RN 124 est une nécessité pour des raisons sanitaires et temps d'accès aux soins (10 minutes d'un centre de soin),
- L'implantation d'Arterris pour les agriculteurs locaux, qui a un projet de développement autour de la culture bio.

Pour maintenir l'accès aux deux établissements de soins, pour les personnes soignées comme pour le personnel, la commune de Monferran Savès entend maintenir un bon accès de sa commune aux pôles gersois et régionaux.

La commune a toujours souhaité maintenir sur place une activité agricole significative. L'accès au site Arterris est nécessaire pour les agriculteurs locaux. De même, Arterris génère un trafic important (20000 tonnes) de poids lourds à destination des ports (Port la Nouvelle essentiellement). Le coût du transport ayant un impact significatif sur le choix de localisation des entreprises, l'accès à Monferran Savès est déterminant.

En complément, la commune poursuit plusieurs projets de développement :

- Développement et partage des équipements sportifs en partenariat avec les centres de soin, les clubs de l'Isle Jourdain et de Gimont,
- Un projet de zone d'activité au droit du futur échangeur inscrit dans la DUP de la RN 124,
- Le développement du tourisme et de l'agrotourisme...

La commune est dépendante des communes de L'Isle Jourdain et de Gimont pour les services quotidiens : commerce, santé... et se doit de conserver un accès permanent à ces deux communes.

Problématique et enjeux du secteur de Monferran-Savès ▼



Réalisation : Egis

Les problématiques locales (suite)

Les déplacements à Monferran-Savès

De 13 000 à 14 000 véhicules par jour circulent sur la RN 124 (dont 10% de PL) à hauteur de Monferran-Savès. Le transit représente 85%.

La RD 39, principal accès à Monferran depuis et vers la RN 124 compte 1 200 véhicules deux sens confondus. Au nord de la RN 124, la fréquentation de la RD 39 est plus limitée : 400 véhicules. Elle donne accès aux villages de Razengues, Beaupuy...

Environ 1 000 véhicules par jour sont au départ ou à destination de Monferran-Savès, principalement orientés vers les communes de L'Isle Jourdain et de Gimont, puis vers Toulouse. La part de trafic local est importante.

Trafics journaliers – secteur de Monferran-Savès ▼



Source : Modèle de trafic Visum

Les enjeux locaux :

- Pérenniser l'activité économique et agricole de Monferran Savès et des communes voisines,
- Enjeu d'accès à la RN124 pour Monferran Savès mais aussi pour les communes du Savès (Castillon, Marestaing, Frégouville, Clermont, Beaupuy, Razengues...)

Les problématiques locales (suite)

Le contexte à Gimont

Gimont est un pôle de service important à l'échelle de la zone d'étude. Sa traversée est un passage obligé pour les relations entre Auch et Toulouse. La commune est donc soumise à un important trafic de transit générant de nombreuses nuisances et dysfonctionnements : congestion, insécurité routière (piétons et cyclistes notamment) et temps de parcours rallongés...

La commune et les communes situées à proximité enregistrent des croisances de population, certes plus faibles que vers L'Isle Jourdain, mais qui génèrent des besoins de plus en plus importants en termes de services.

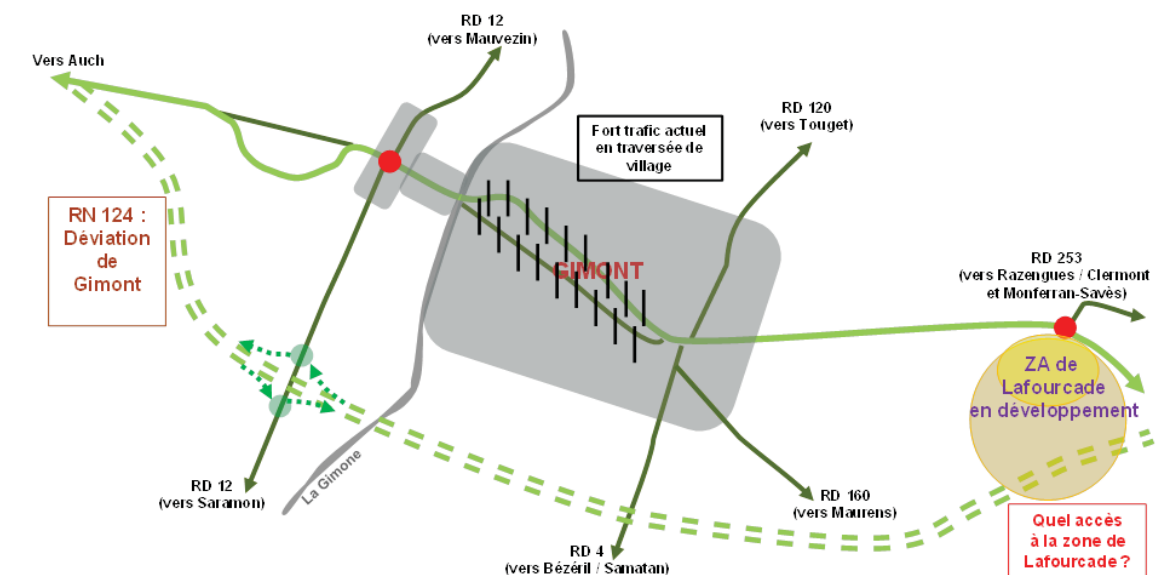
La zone d'activité de Lafourcade est aujourd'hui une des zones les plus importantes de l'axe RN 124. Aujourd'hui, 50 ha sont aménagés autour de la présence d'une entreprise: Latécoère (200 salariés). Jusqu'à présent, la situation géographique de la zone de Lafourcade a favorisé la relocalisation de nombreuses entreprises (meilleure accessibilité, gain de visibilité, ...).

La zone d'activité de Lafourcade, principale pourvoyeuse d'emplois, devrait faire l'objet d'un développement. Il y a une réserve foncière pour un développement de la zone vers celle de « Tres Caillot ». En parallèle, de nombreux projets de développement d'entreprises émergent sont à l'étude : Eco Conso, Latécoère, ...

Dans un futur proche (travaux en cours), Gimont sera contourné par la RN 124 avec un échangeur sur la RD12, route de Saramon. La question de l'accès à la zone de Lafourcade reste entière puisque son accès se fera soit par ce nouvel échangeur : il induira des traversées de la commune de Gimont pour rejoindre la zone d'activité, ou une sortie en amont pour les usagers venant de Toulouse (échangeur prévu à Monferran).

La question d'un échangeur au niveau de la zone de Lafourcade est donc de plus en plus marquée.

Problématique et enjeux du secteur de Gimont ▼



Réalisation : Egis

Les problématiques locales (suite)

Les déplacements à Gimont

La traversée de Gimont supporte un trafic important : plus de 12 000 véhicules par jour avec un trafic PL de 9%. Une telle situation génère une forte insécurité routière. Dans ce contexte, la circulation des piétons et les cyclistes est particulièrement dangereuse.

Les mauvaises conditions de circulation combinées à un profil de voie inadapté à un tel trafic contribuent également à rallonger les temps de parcours des circulations en transit, qui représentent 75% du trafic en traversée.

Il est certain qu'une grande partie du problème sera résolu avec l'ouverture prochaine de la déviation de Gimont prévue en prochainement.

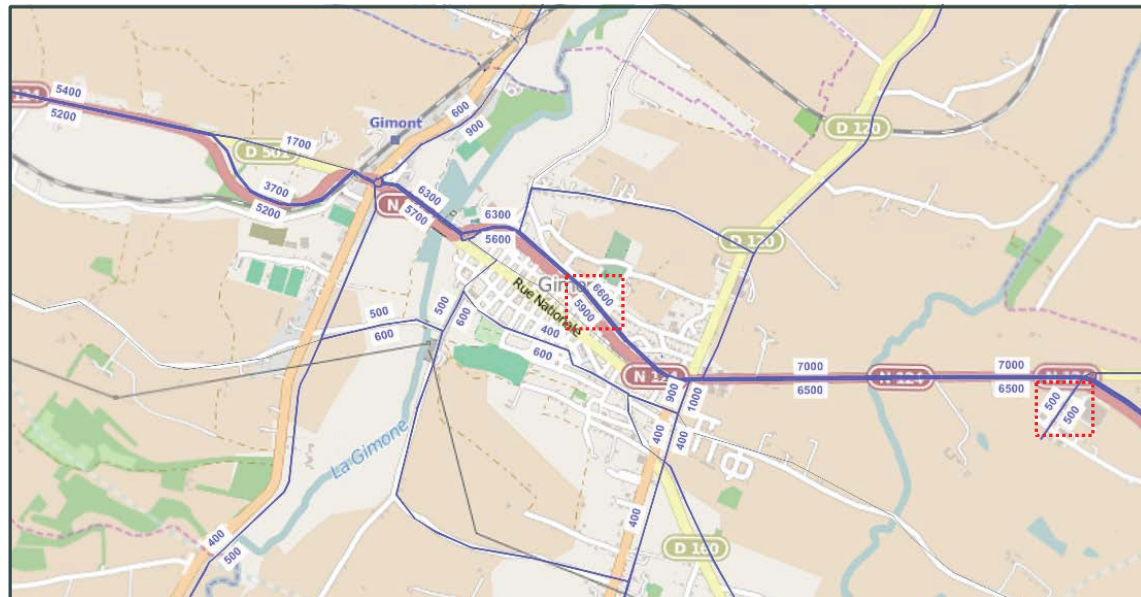
Au total, environ 5 000 véhicules par jour sont générés à Gimont :

- 70% de ce trafic provient du centre du village,
- 20% de la zone de Lafourcade,

La zone de Lafourcade émet quant à elle 1 000 véhicules par jour soit 500 par sens (5%PL).

Les flux sont orientés pour moitié vers Auch et pour moitié vers Toulouse.

Trafics journaliers – secteur de Gimont ▼



Source : Modèle de trafic Visum

Les enjeux locaux :

- Supprimer le trafic de transit dans le centre de la commune
- Continuer et accélérer le développement de la zone Lafourcade en améliorant son accès
- Assurer les accès à la RN124 aux communes voisines

Les problématiques locales (suite)

Le contexte aux extrémités de la zone d'étude

Le contexte à Léguevin

La commune de Léguevin est la première commune de l'axe concernée par la pression démographique et économique.

Léguevin est une commune de 8 000 habitants qui a connu un développement démographique rapide lié à sa proximité immédiate avec l'activité aéronautique de l'agglomération toulousaine. Ses déplacements sont principalement orientés vers Toulouse et Colomiers.

Répondant à une demande forte et à une amélioration de son organisation spatiale, la commune porte plusieurs projets d'urbanisation, ce qui doit permettre d'accueillir 2600 habitants supplémentaires à l'horizon 2020.

En parallèle, les perspectives de développement de l'activité économique sont très importantes : activités en lien avec le pôle aéronautique tout proche, projets de zones d'activités, projet de Val Tolosa.

La commune de Léguevin a mené un projet de ville donc l'objectif est de supprimer ou contenir le trafic de transit en centre-ville.

La perspective d'un échangeur complet à Pujaudran fait craindre un développement de ce type de trafic qui pourrait utiliser cet itinéraire à cause des congestions de la RN 124 en entrée de Colomiers.

L'objectif de la commune de Léguevin, quant au projet d'axe de la RN 124 est de :

- Maintenir le trafic de transit sur la RN 124
- Contenir le trafic de transit en ville

Réaménagement de la ville de Léguevin depuis la mise en service de la déviation RN 124 ▼



Les problématiques locales (suite)

Le contexte aux extrémités de la zone d'étude (suite)

Le contexte à Auch L'objectif de la commune et de l'agglomération d'Auch est de se positionner comme un vrai pôle d'équilibre au niveau de la région Midi-Pyrénées.

La commune et la communauté d'agglomération sont en attente de la mise à 2x2 voies de la RN 124 dans sa totalité pour permettre le renforcement de ce positionnement. L'accessibilité routière est vue comme un frein au développement local.

Pour ce faire, la Communauté d'Agglomération du Grand Auch entend promouvoir un développement équilibré de l'axe avec un développement économique à travers :

- La création de la zone du Mouliot (21 000 m²),
- Le développement de la zone de l'aérodrome,
- Les projets d'infrastructures routières (RN21, contournement Est d'Auch...).

Sur le territoire du Grand Auch, le développement économique attendu concerne la création de la zone du Mouliot (21 000 m²) au nord de Auch et directement raccordée à la RN 124. La zone du Mouliot est une zone à vocation commerciale qui intègre des activités connexes : artisanat, fonctions tertiaires, pôle automobile, ...

L'objectif est de limiter l'évasion commerciale (étude de la CCI en cours) en direction de Toulouse et de capter la clientèle des environs d'Auch, d'Aubiet jusqu'à Gimont sur la RN 124.

La zone du Mouliot est située près de la zone d'Engachies et de son échangeur, de l'autre côté de la RN 124.

Le développement de la zone d'activité repose à la fois sur le déplacement de certaines activités existantes (qui ont bénéficié d'un meilleur accès et de plus de place) et la création de nouvelles entreprises. La zone est à ce jour commercialisée à 100%. L'aménagement d'un pôle commercial est prévu à court terme. Il reste 3 lots à vendre.

À terme, la zone du Mouliot accueillera 250 emplois. L'ensemble Mouliot – Engachies représenterait 1 000 emplois (Engachies 500 emplois actuellement).

La volonté du Grand Auch est de développer la zone de l'aérodrome avec un projet d'aménagement de 5 000 m² supplémentaires intégrant un projet d'acquisition foncière de 2 500 m².

Une école de pilotage et un centre de formation de pompiers se sont récemment implantés sur la zone.

La RN 124 à 2x2 voies doit permettre de pérenniser les activités économiques sur place en offrant un gain de temps de parcours de 15 min pour les liaisons routières Auch - Toulouse.

En même temps, le Conseil Départemental porte le projet de contournement d'Auch, permettant une meilleure connexion avec la RN 124

Les problématiques locales (suite)

Le contexte aux extrémités de la zone d'étude (suite)

Le contexte à Auch (suite)

Les enjeux à Auch sont donc :

- Accélérer le développement démographique et économique de l'agglomération
- Se positionner comme le pôle d'équilibre de l'ouest toulousain
- Disposer d'infrastructures routières qui sécurisent les échanges avec Toulouse, ainsi que sur l'axe nord-sud.
- Finaliser la RN 124 à 2x2 voies dans son intégralité...
- ... pour accélérer le développement démographique et économique de l'agglomération

Les enjeux

Les objectifs sont donc comparables sur tous les territoires, à savoir :

- **Le développement économique ou démographique**
- **Relations directes et rapides avec Toulouse et Auch**
- **Donc... un accès direct à la RN 124**

La position des systèmes d'échanges entre la RN 124 et la voirie départementale existante est à étudier dans l'objectif d'une desserte équilibrée du territoire, tout en s'assurant du respect des contraintes techniques et de l'équilibre économique du projet.

Les questions relatives au positionnement des échangeurs se posent au niveau de :

- Pujaudran, où les attentes portent sur le complément de **l'échangeur Est de la zone du Roulage**,
- L'Isle-Jourdain : où les attentes portent sur le maintien d'un système d'échange au niveau du Choulon. Les acteurs locaux demandent **un échangeur à l'ouest en lieu et place du giratoire du Choulon existant alors que cet aménagement n'est pas prévu dans la DUP.**
- Monferran-Savès : les attentes portent sur le maintien du système d'échanges prévu à la DUP (échangeur) de manière à ne pas péjorer le développement économique de la zone et surtout permettre le maintien des activités sur place.
- Gimont : les attentes portent sur la création **d'un échangeur complémentaire aux prévisions de la DUP, au niveau de la zone d'activité de Lafourcade tout en maintenant la création de celui situé à l'Ouest de la commune au niveau de la D12.**

L'enjeu majeur consiste donc à évaluer la pertinence et le positionnement des potentiels échangeurs sur la RN 124.

Les scénarios

La situation de référence

Méthodologie de définition du scénario retenu pour la situation de référence

- La définition des scénarios d'aménagement de la RN 124 se fera à partir :
- de l'analyse territoriale, actuelle et future,
 - de l'analyse des trafics,
 - de l'analyse de la structure des échanges
 - et de la compréhension des enjeux à l'échelle du territoire et des communes.

Définition de la situation de référence

- La situation de référence correspond à la situation de base qui sert de comparaison aux scénarios étudiés. Il s'agit de la situation la plus probable à l'horizon d'étude (2025) et porte sur deux thématiques principales :
- Prise en compte de l'évolution socio-économique du territoire telle qu'on peut l'identifier aujourd'hui (population, emploi...) à l'horizon d'étude prenant en compte tous les projets d'aménagement dans la zone d'étude,
 - Prise en compte des projets de transport qui seront réalisés à l'horizon 2025, tous modes.

L'évolution du contexte socio-économique

La caractérisation socio-économique du territoire à l'horizon 2025 prend en compte tous les projets d'aménagement du territoire connus (population et emploi). Ces hypothèses sont issues des entretiens réalisés avec les différents acteurs :

- Projets de lotissements (L'Isle Jourdain, Clermont-Savès, Gimont...)
- Hypothèses de croissance des communes formulées par les responsables locaux,
- Projets d'aménagement des zones d'activité et hypothèses de taux de remplissage (Latécoère, Pont Peyrin, Roulage...)

Pour les communes diffuses sur le territoire, les taux de croissance appliqués sont les taux de croissance constatés dans les années passées et les taux de croissance proposés dans les documents de planification.

Ces hypothèses traduisent tous les éléments recensés auprès des collectivités locales concernées.

Ces hypothèses en termes d'évolution de l'emploi, de remplissage des zones d'activité et d'évolution de la population sont traduites dans le modèle de trafic par des croissances localisées sur les zones concernées.

Ainsi, par exemple :

- la commune et le nord de l'Isle Jourdain enregistrent des croissances de trafic de 3 à 4% par an, liés aux projets d'aménagement,
- la zone de Lafourcade voit son trafic multiplié par 3 compte tenu des croissances affichées par la collectivité et les entreprises concernées,
- ...

Toutes ces hypothèses sont traduites comme des hypothèses de croissance dans le modèle de trafic.

Les prévisions de trafic sont réalisées à l'horizon 2025. La prise en compte de la croissance continue de ce territoire dans les années suivantes est évaluée grâce aux hypothèses proposées par les circulaires du Ministère en charge des transports.

La situation de référence (suite)

Définition de la situation de référence (suite)

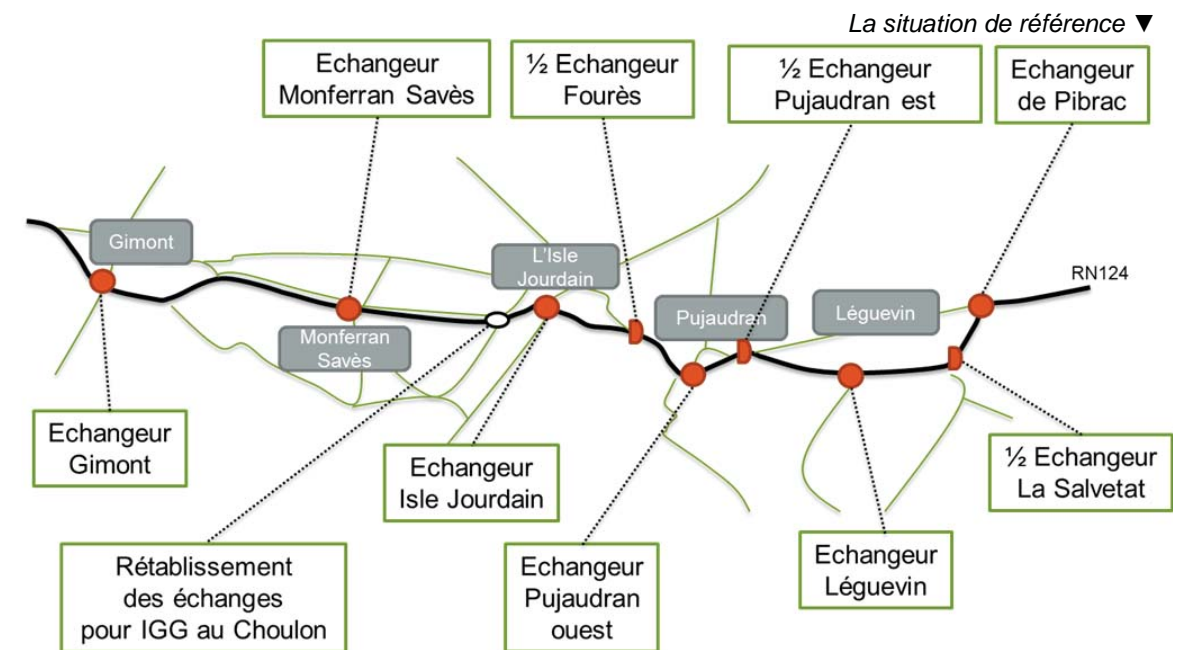
Projets de transport

La situation de référence correspond donc au projet DUP de 1999 (RN 124 à 2x2 voies entre Toulouse et Auch). Elle se définit de la façon suivante :

En termes d'infrastructures routières :

- Prise en compte du projet DUP 1999 :
 - RN 124 à 2x2 voies entre Toulouse et Auch
 - Rétablissement d'un itinéraire de substitution à la RN 124 entre Gimont et Le Choulon : RD924,
- Rétablissement de l'accès à la RN224 au niveau du Choulon pour l'IGG (suppression du système d'échange actuel pour tous les déplacements) ;

La RN 124 est une infrastructure routière dont la norme routière est issue de la DUP 1999 : ICTAAL L100. De fait, Les échangeurs sont forcément des échangeurs dénivelés.



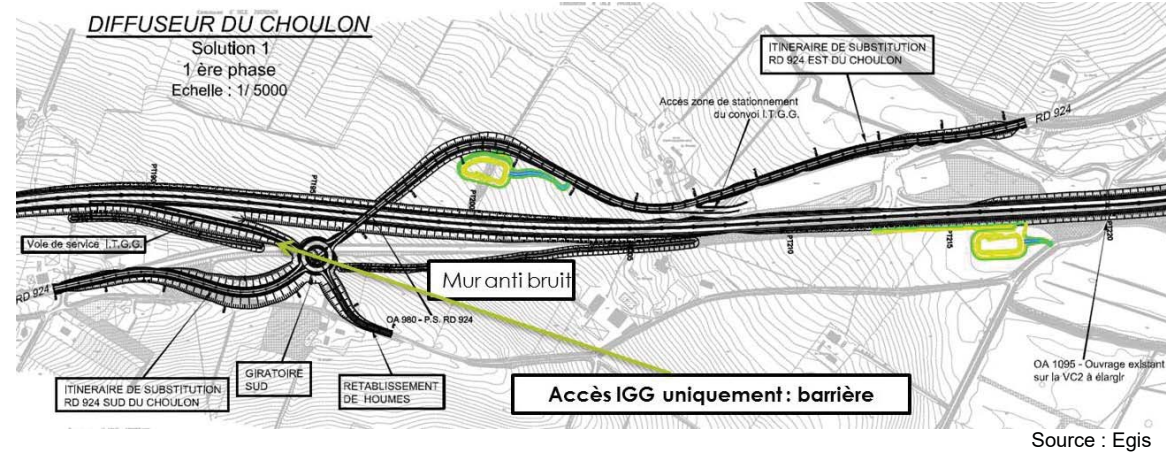
Source : Egis

La situation de référence (suite)

Définition de la situation de référence (suite)

Projets de transport (suite)

La situation de référence au niveau du Choulon ▼

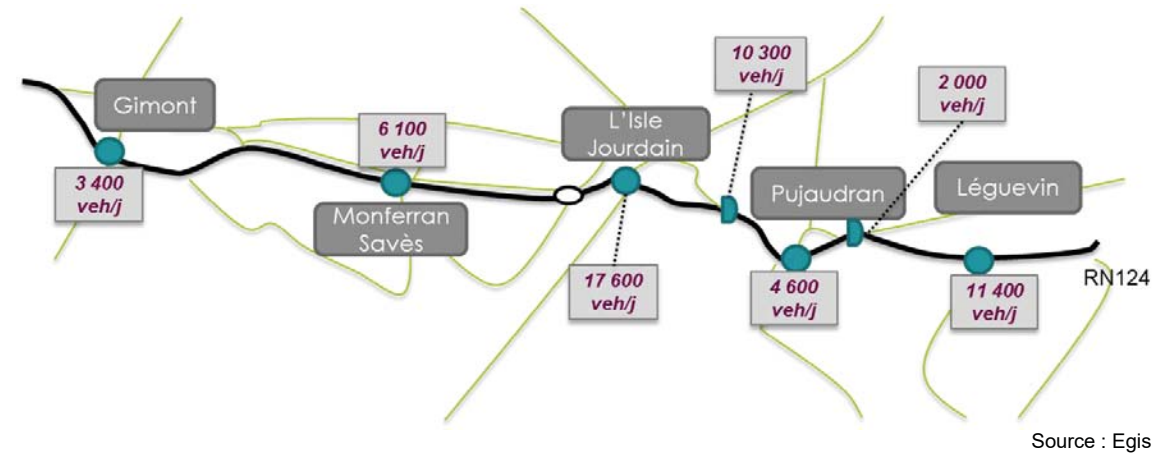


Au niveau du Choulon, les échanges sont possibles uniquement pour les circulations de l'IGG. La sortie au Choulon est coupée par une barrière que seuls les convois IGG peuvent emprunter. À cet endroit, les circulations avec la RD924 sont rétablies.

Synthèse Ces hypothèses permettent de décrire le fonctionnement du territoire à l'horizon 2025 en termes de trafic et de déplacements.

Cette situation de référence permet de comparer les scénarios entre eux de manière à ne pas attribuer au projet des événements qui se seraient passés de toute façon.

Synthèse des trafics en situation de référence



La situation de référence (suite)

Les trafics de référence

Methodologie

La situation de référence est modélisée en intégrant la totalité des modifications de réseau indiquées à la DUP de 1999. Ainsi, la RN 124 est codée entre Gimont et le Choulon avec 2*2 voies et la RD924 est rétablie sur l'itinéraire actuel.

La déviation de Gimont est également intégrée à cette situation de référence.

Les échangeurs sont positionnés à Monferran – Savès sur la (RD9) et sur la déviation de Gimont (à l'ouest du bourg de Gimont sur la RD12).

Les matrices actuelles de déplacement ont été modifiées afin d'obtenir les matrices à l'horizon de la situation de référence pour les trois périodes de modélisation (HPM, HPS et HC). Pour cela, la totalité des projets d'urbanisation du secteur d'étude ont été intégrés et les matrices actuelles ont été projetées selon la méthode de Fratar.

Les trafics journaliers (TMJO) ont ensuite été reconstitués après affectation des matrices de chacune des périodes par la même combinaison linéaire qu'en situation actuelle : $(HPM*3) + (HPS*3) + (HC*9)$.

Comme pour la situation actuelle, les trafics ont été analysés par secteur afin de connaître les principales évolutions.

Les trafics sur le secteur de Pujaudran

Hormis les évolutions socio-économiques, la zone de Pujaudran n'a pas enregistré de changement majeur en termes d'infrastructures entre situation actuelle et situation de référence.

En traversée de Pujaudran sur la RD572, le trafic en situation de référence est de 3 000 véhicules par jour contre 2 500 véhicules par jour en situation actuelle soit une augmentation de 20%. Cette augmentation du trafic dans Pujaudran peut être imputée à la croissance de la population dans le secteur et à la prise en compte des projets de la zone d'activité.

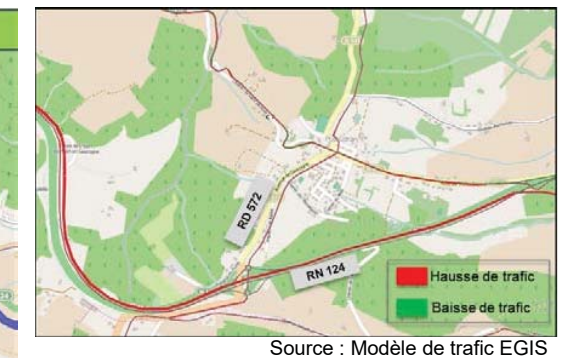
À l'est de Pujaudran, on relève une augmentation des trafics journaliers de 10% en situation de référence en raison de la progression de la zone d'activité et des projets d'urbanisation projetés par la commune de Pujaudran.

On note également que le taux de poids lourds dans la traversée de Pujaudran n'évolue pas entre la situation actuelle et la référence.

Trafics en situation de référence sur le secteur de Pujaudran ▼



Différence trafics journaliers: Situation de référence - Situation actuelle ▼



La situation de référence (suite)

aLes trafics de référence (suite)

Les trafics sur le secteur de L'Isle Jourdain

Le principal changement à l'Isle Jourdain entre situation actuelle et situation de référence est la fermeture des échanges de la RN 124 au Choulon (en plus de l'évolution du contexte socio-économique).

On estime un trafic de 14 000 véhicules par jour sur la RD634 dans l'Isle Jourdain en situation de référence. Ce trafic est de 11 000 véhicules par jour en situation actuelle, soit une augmentation d'environ 20%. Ceci est lié :

- aux projets pris en compte dans le secteur : développement des échanges de la zone de Pont-Peyrin,
- report de trafic des utilisateurs du Choulon en situation actuelle qui sont obligés de traverser le centre-ville pour se rendre au nord de l'Isle Jourdain, sur la commune elle-même ou sur les autres communes.

Sur cette infrastructure, le niveau de trafic projeté à cause de la suppression des échanges au Choulon dépasse les limites de capacité de la voirie. On suppose donc des niveaux de congestion importants à certaines heures de la journée.

Sur l'entrée ouest de l'Isle Jourdain, on estime le trafic à 8 000 véhicules par jour en situation de référence contre 7 000 en situation actuelle. Cette hausse de trafic, d'environ 12%, est liée à la croissance de population sur le secteur de Clermont / Cologne.

Au Choulon, le trafic en situation de référence n'est plus que de 600 véhicules par jour pour 3 000 en situation actuelle. Le trafic restant sur cet axe est principalement dû aux quelques échanges vers les villages du secteur qui utilisent la nouvelle RD924, notamment les échanges L'Isle Jourdain – Monferran.

À L'Isle Jourdain, la fermeture du Choulon a un impact fort sur le transit en ville. Ce transit est augmenté par les croissances des communes situées au nord qui génèrent des fortes hausses de trafic et de déplacement.

Trafics en situation de référence sur le secteur de L'Isle-Jourdain ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

Différence trafics journaliers: Situation de référence - Situation actuelle ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

La situation de référence (suite)

aLes trafics de référence (suite)

Les trafics sur le secteur de Monferran-Savès

Le principal changement à Monferran entre situation actuelle et situation de référence est la prise en compte d'un échangeur au nord du village (en plus de l'évolution du contexte socio-économique).

En référence, au niveau de Monferran-Savès, le trafic se décompose de la façon suivante :

- le trafic est de 16 000 véhicules par jour à l'Est de l'échangeur sur la RN 124 et de 1 000 véhicules par jour sur la RD 924 (contre 14 000 véhicules par jour en situation actuelle) ;
- A l'ouest de l'échangeur, en situation de référence, le trafic est de 11 500 véhicules par jour sur la RN 124 et 4 500 véhicules par jour sur la RD 924 (contre 13 500 véhicules par jour en situation actuelle).

Les écarts de trafic entre ces deux sections sont dus à la présence de l'échangeur de Monferran. En effet, celui-ci est impacté par les trafics de l'est de Gimont et de la zone de Lafourcade (et dans une moindre mesure de Gimont centre).

Cela se traduit par une utilisation de la RD924 sur la section Gimont - Monferran plutôt que de la RN 124 par les usagers qui se rendent à l'est de Gimont ou dans la zone d'activité et qui viennent ou vont vers Toulouse.

Sur les autres voies du secteur, le trafic évolue de la façon suivante :

- Entre le bourg et la RN 124, le trafic est de 1 500 véhicules par jour en référence contre 1 000 en situation actuelle. Cela est lié à l'évolution des trafics locaux. De même, l'échangeur de Monferran et la RD39 sont des itinéraires nouveaux pour les personnes de Samatan / Lombez qui se rendent au nord de l'Isle Jourdain (depuis la fermeture du Choulon). Ce volume de trafic est faible mais il vient quand même s'ajouter au trafic local.
- Au nord de Monferran sur la RD39 le trafic passe de 400 véhicules par jour en situation actuelle à 1 700 en référence. Les trafics sont également des trafics locaux et une redistribution des trafics qui utilisaient l'échangeur du Choulon pour se rendre dans les villages (Razengues, Clermont....)

Plus au nord, on ne relève que peu d'évolution de trafic sur la RD253

Trafics en situation de référence sur le secteur de Monferran-Savès ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

Différence trafics journaliers: Situation de référence - Situation actuelle ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

La situation de référence (suite)

a Les trafics de référence (suite)

Les trafics sur le secteur de Gimont

La principale évolution sur le réseau à Gimont entre situation actuelle et situation de référence est la prise en compte de la mise en service de la déviation de la ville avec un nouvel échangeur sur la RD12.

La principale évolution dans le secteur, concerne la mise en service de la déviation de Gimont. En situation de référence, celle-ci supporte un trafic de 12 000 véhicules par jour.

L'impact de cette déviation se traduit par la forte baisse de trafic en traversée de Gimont: 2 500 véhicules par jour en référence contre 12 000 en situation actuelle.

On enregistre une forte évolution du trafic généré par la zone de Lafourcade: 2 500 véhicules par jour en référence contre 1 000 en situation actuelle. Ceci a un impact sur la RD924 (ancienne RN 124) avec des trafics générés par la zone de Lafourcade utilisant l'échangeur de Monferran pour rejoindre la nouvelle RN 124 et se rendre vers Toulouse.

La situation de l'échangeur à l'ouest induit assez peu de transit dans la commune. Les échanges vers Lafourcade se font depuis l'échangeur de Monferran pour éviter un rebroussement et la traversée de Gimont par les PL.

Trafics en situation de référence sur le secteur de Gimont ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

Différence trafics journaliers: Situation de référence - Situation actuelle ▼



Source : Modèle de trafic EGIS

L'analyse des scénarios

La constitution des scénarios

Afin de définir un projet d'aménagement de l'axe RN 124, il est nécessaire d'étudier plusieurs solutions possibles.

Les enjeux, les demandes et les questions posées portent toutes sur 4 points essentiels :

- Faut-il supprimer ou maintenir un système d'échange complet au Choulon ? Quel serait son impact ?
- Faut-il créer le ½ échangeur un échangeur complet à l'est de Pujaudran ?
- Quel est le rôle joué par l'échangeur de Monferran ? Faut-il le conserver si d'autres sont créés à proximité ?
- Est-il opportun de créer un échangeur de plus à Gimont pour desservir l'est et la zone de Lafourcade ? Quel serait son impact ?

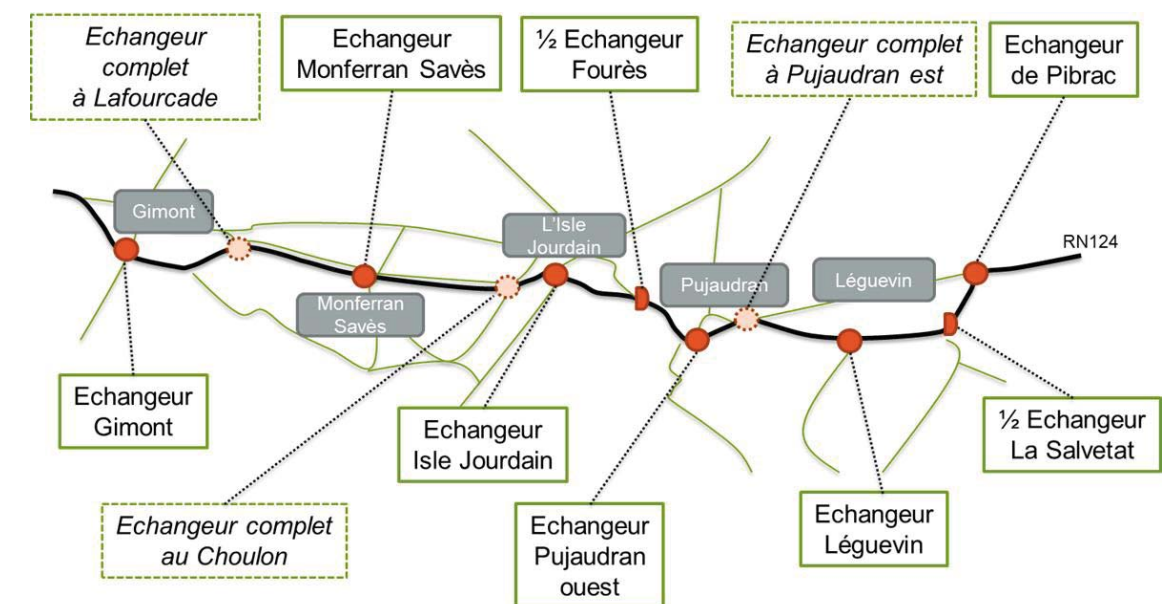
L'analyse de la situation de référence montre que les flux enregistrés à Pujaudran sont indépendants de l'organisation des circulations à L'Isle Jourdain, Monferran et Gimont.

Inversement l'analyse de la situation de référence montre que des reports de trafics existent entre les autres projets.

Ainsi, 7 scénarios sont proposés :

- 6 scénarios permettant d'étudier toutes les possibilités d'échanges entre L'Isle Jourdain, Monferran et Gimont.
- 1 scénario étudiant la mise en œuvre d'un échangeur complet à Pujaudran.

Schéma d'aménagement des échangeurs de la RN 124 ▼



Réalisation : Egis

Les 7 scénarios à étudier ont été validés lors du Comité Technique de suivi de l'étude du 3 juin 2015.

L'analyse des scénarios (suite)

La constitution des scénarios (suite)

Le contenu des scénarios ▼

	Gimont La-fourcade	Monferran Savès	L'Isle Jourdain Choulon	Pujaudran Est
Référence		Échangeur complet	Rétab. IGG	½ échangeur
Scénario 1	Échangeur complet	Échangeur complet	Échangeur complet	½ échangeur
Scénario 2	Échangeur complet		Échangeur complet	½ échangeur
Scénario 3		Échangeur complet	Échangeur complet	½ échangeur
Scénario 4			Échangeur complet	½ échangeur
Scénario 5	Échangeur complet	Échangeur complet	Rétab. IGG	½ échangeur
Scénario 6	Échangeur complet		Rétab. IGG	½ échangeur
Scénario 7		Échangeur complet	Rétab. IGG	Échangeur complet

Réalisation : Egis

L'évaluation des scénarios

Chaque scénario fait l'objet d'une évaluation socio-économique et d'une évaluation multicritères qui porte sur l'ensemble des enjeux auquel doit répondre le projet :

- Quel est temps de parcours et les gains de temps associés pour les usagers ?
- Quels sont les trafics engendrés par le projet et les reports de trafics associés : nombre de kilomètres parcourus, services rendus...
- Quel est l'impact du projet sur la géographie des flux de déplacement ?
- Quel est le coût du projet ?
- Quel est l'impact socio-économique du projet et sa « Rentabilité socio-économique » au sens de la collectivité ?

L'étude des 7 scénarios permet d'étudier toutes les situations possibles entre le Choulon et Gimont et permet de vérifier l'impact d'un échangeur complet à Pujaudran.

La situation optimale peut donc être une combinaison des 7 scénarios proposés puisque toutes les fonctionnalités sont testées à partir de ces 7 scénarios.

L'analyse des scénarios (suite)

Méthodologie de l'évaluation socio-économique

Principes généraux de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son intérêt pour la collectivité, en comparant les avantages et les inconvénients engendrés. Elle est fondée sur un bilan quantifié qui mesure les effets du projet en terme monétaire.

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure de déplacement, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure de déplacement.

L'évaluation socio-économique est établie selon une méthodologie normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructure de transport. Cette méthodologie consiste à évaluer et à monétariser, pour l'ensemble de la collectivité, les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

L'évaluation socio-économique vise donc à éclairer la décision publique, en déterminant en termes monétaires les coûts et avantages des projets d'infrastructure de transport ou de déplacement.

Le cadre réglementaire actuel

Les principes méthodologiques de l'évaluation socio-économique d'un projet de transport étaient jusqu'à présent encadrés par l'instruction-cadre datée du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005 (également appelée « Instruction Robien »).

Le ministère en charge des transports a élaboré un nouveau référentiel d'évaluation des projets de transports de l'État et de ses établissements publics. Cette nouvelle instruction-cadre ministérielle, appelée « Instruction Royal », est entrée en vigueur le 1er octobre 2014. Les évolutions portent notamment sur :

- Un enrichissement de la méthode et des outils de calcul socio-économique des projets de transport :
 - La nouvelle circulaire fait référence à des fiches outils publiées en septembre 2014 par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ; ces fiches-outils visent à guider les maîtres d'ouvrage dans l'application de la nouvelle instruction,
 - Ces fiches-outils retiennent la plupart des recommandations émises dans le rapport du Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), présidé par Emile Quinet
- Un renforcement des obligations d'évaluation socio-économique des projets d'investissements de l'État et de ses établissements publics, avec le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

L'instruction Royal propose des évolutions méthodologiques et des révisions des valeurs tutélaires. Cette mise à jour permet une meilleure discrimination des projets, grâce notamment à une meilleure prise en compte :

- Des effets sur les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- Des avantages en carbone qui deviennent une part non négligeable de la Valeur Actualisée Nette (VAN),
- Du risque macro-économique.