

Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies
de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession



3

2. Étude multimodale des déplacements

Test de sensibilité au trafic d'une autoroute
conçédée limitée à 110 km/h

**CETE du
Sud
OUEST**

Décembre 2009



Introduction

Introduction

Dans le cadre des questions posées pendant le débat public, il a été demandé à la DREAL de réaliser un test de sensibilité au trafic d'un scénario autoroutier à 110 km/h.

Précisons, en premier lieu, qu'aucune évolution de la réglementation n'est envisagée sur la limitation de vitesse sur autoroute.

Méthodologie retenue

Hypothèses de cadrage

Le travail de modélisation s'inscrit dans un cadre prospectif macroéconomique. Comme pour l'estimation des trafics du projet d'autoroute concédée limitée à 130 km/h et de projet de route express limitée à 110 km/h, l'évolution des trafics, aussi bien routiers que ferroviaires, est calculée en se basant sur une hypothèse de croissance centrale du PIB de 1,9% par an pour la période 2002-2025, de 1,5% par an entre 2025 et 2050 et de 0% au-delà de 2050.

Méthodologie de la modélisation

Les flux de la situation actuelle (2007) ont été reconstitués pour tous les flux de l'aire du modèle pour les modes routiers, ferroviaires et autocars. Ces flux sont également ventilés par motif de déplacement sur la base des résultats des enquêtes en distinguant les motifs travail, étude et autres déplacements (personnels et professionnels). Cette reconstitution de la demande actuelle, réalisée pour l'élaboration de l'estimation des trafics des scénarios présentés dans le dossier de débat, est réutilisée pour ce test de sensibilité au trafic.

Cette « matrice » de trafic est ensuite projetée aux horizons d'étude 2015 et 2025.

Pour le mode routier, une analyse fine est effectuée afin de segmenter les trafics routiers en fonction de la distance de déplacement et du type de véhicule.

Hypothèse Moyenne de 2002 à 2025
(Taux linéaires base 2002)

VL relations < 20 km	VL relations > 20 km	PL
1,25 %	2,1 %	1,5 %

Ceci correspond en moyenne nationale à 1,8% de croissance pour l'ensemble du trafic, 1,9% pour les véhicules légers et 1,5% pour les poids-lourds. Conformément à l'instruction cadre, cette croissance est plus modérée entre 2025 et 2050. Au-delà de 2050, les trafics sont considérés stables.

Résultats des tests d'une autoroute concédée limitée à 110 km/h

Des hypothèses identiques à celles du scénario autoroutier présenté dans le dossier de débat

La date de mise en service retenue est 2015.

Le tracé de l'autoroute reprend les aménagements déjà existants qui sont les déviations de Soual et de Puylaurens.

Ce projet a une longueur totale de 61 kilomètres (entre la rocade de Castres et le carrefour de la déviation de Verfeil et de la RD112).

Cinq échangeurs: sur la déviation de Verfeil, à proximité de Vendine, sur la déviation de Puylaurens, sur la déviation de Soual et au niveau de la rocade de Castres.

Les montants de péage retenus entre Verfeil et Castres sont :

- 9,4 centimes d'euros 2009 TTC par kilomètre pour les véhicules légers
- 21 centimes d'euros 2009 TTC par kilomètre pour les poids lourds. Ce montant de péage prend en compte une part de 10% de PL classe 3 et de 90% de PL classe 4.

Pour rejoindre Toulouse, le modèle prend en compte le péage sur l'A68 d'un montant de 1,30 € 2009 TTC pour les véhicules légers et de 3,80 € 2009 TTC pour les poids lourds.

La vitesse retenue pour un véhicule léger, dans le cadre de test de sensibilité, est de **110 km/h** sur l'ensemble de l'axe.

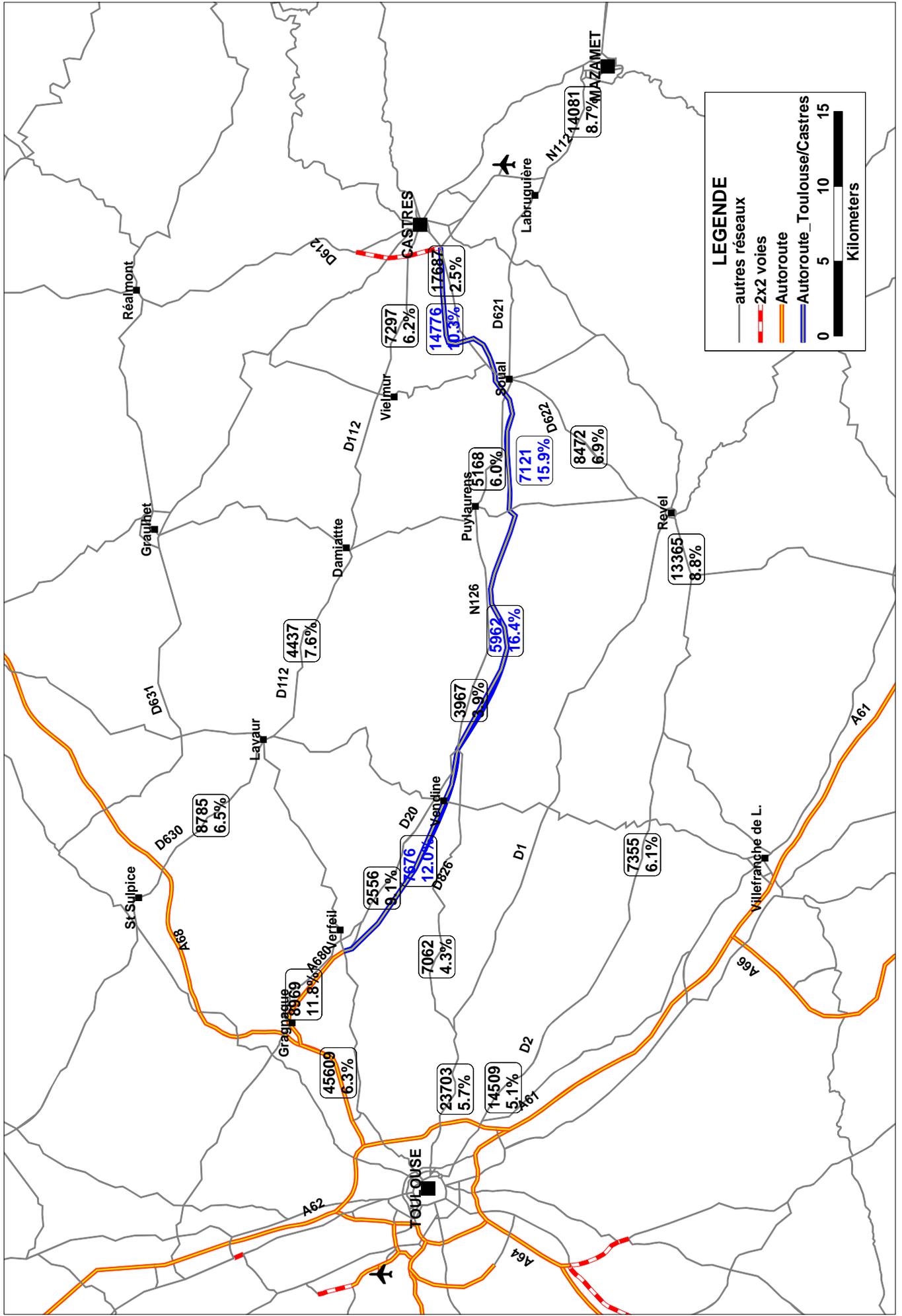
Le gain de temps

L'achèvement de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession permettrait de gagner 9 à 10 minutes entre Verfeil et Castres par rapport à l'itinéraire actuel pour une vitesse limitée à 110 km/h.

Pour rappel, le scénario autoroutier présenté dans le dossier de débat, limité à 130 km/h, permet un gain de temps d'environ 15 minutes.

Test autoroute 110 km/h		Page 2 sur 3
Méthodologie et résultats	test-autoroute-110.doc	Version : 1

Scénario autoroutier en 2025 : test de sensibilité à une vitesse limitée à 110 km/h



Les effets sur les trafics

Dans un scénario de concession autoroutière de la liaison Castres-Toulouse, une vitesse limitée à 110 km/h se traduirait par un TMJA¹ sur l'itinéraire de 8 270 véhicules par jour soit 830 véhicules par jour de moins que pour une vitesse limitée à 130 km/h.

Le trafic poids lourds se maintient à une moyenne d'environ 1100 véhicules par jour sur l'autoroute entre Verfeil et Castres. En effet, la vitesse des poids lourds (hors convois exceptionnels), limitée à 90 km/h sur les sections limitées à 110 km/h ou 130 km/h pour les véhicules légers, est inchangée.

1 TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel, soit le nombre de véhicules par jour moyenné sur une année.

Test autoroute 110 km/h		Page 3 sur 3
Méthodologie et résultats	test-autoroute-110.doc	Version : 1