

Castres

Diffuseur au droit de la VC 50



Contexte

Les zones économiques du Mélou et de la Chartreuse, situées sur la commune de Castres, représentent près de 3 000 emplois. La desserte de ces zones économiques sera assurée par le diffuseur de Saint-Palais situé à l'extrémité du projet autoroutier, juste avant le raccordement à la rocade de Castres.

Pour améliorer la desserte de ces zones économiques, M. le Maire de Castres a demandé que soit étudiée la réalisation d'un diffuseur supplémentaire au droit de la voie communale n°50.

Rappel des décisions antérieures

Extraits de la décision du Préfet de région à l'issue de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution (novembre-décembre 2011) :

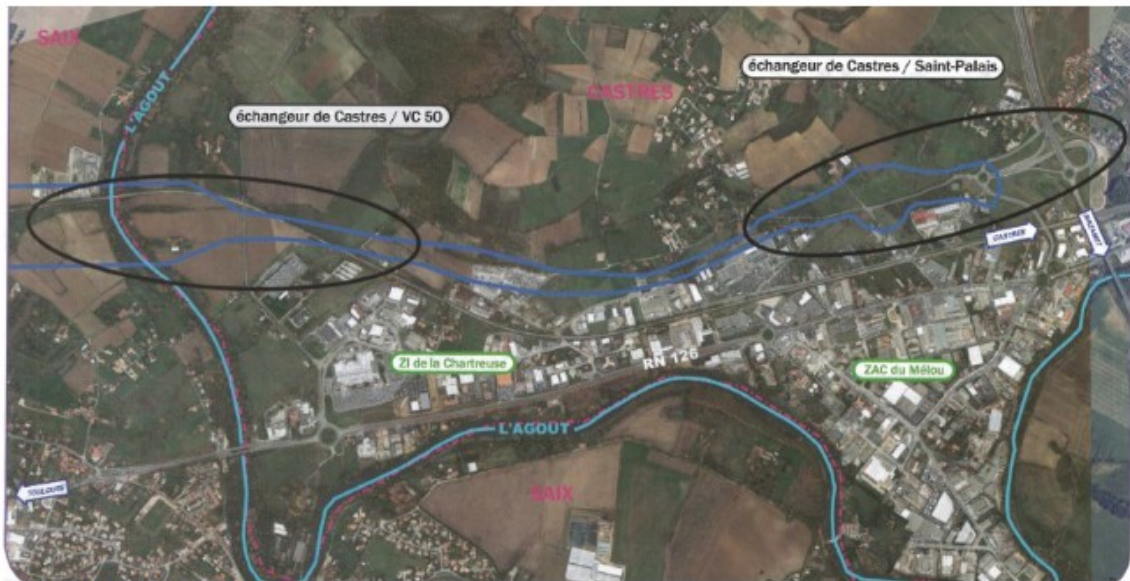
« L'échangeur au niveau de Saint-Palais, qui permet l'entrée sur l'autoroute depuis le centre de Castres, recueille l'adhésion des élus locaux. Il est retenu.

L'hypothèse d'un échangeur supplémentaire au droit de la voie communale n°50 nécessite, avant décision, d'approfondir les études, notamment sur la cohérence de la desserte des zones économiques et sur les trafics et circulations locales ».

Extraits de la décision du 22 avril 2014 du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche donnant son accord pour poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique pour un projet sous forme concédée :

« le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 M€ HT valeur 2020, afin d'être compatible avec une participation de l'Etat fixée à 50 % du besoin estimé de la subvention publique pour un tel scénario, soit 90 M€ valeur 2020.

Les conséquences financières sur le montant de la subvention publique des mesures qui pourraient toutefois être décidées, dans le cadre de la mise au point du projet, afin de limiter les effets de la mise à péage pour l'utilisateur local ou d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés devront être, le cas échéant, prises en charge intégralement par les collectivités locales ».



Situation actuelle

Trafics et circulations locales

Une étude a été conduite en 2011 et 2012 par le CETE Sud-Ouest à la demande de la DREAL Midi-Pyrénées pour mieux appréhender les déplacements au droit des futurs points d'échange de la liaison autoroutière.

Les accès routiers aux zones économiques

Les trafics s'orientent principalement sur un axe est – ouest. En effet, au sud, l'Agout n'est pas franchissable et il y a peu de trafic en provenance du nord.

A l'ouest, l'accès se fait essentiellement par la RN126 qui franchit l'Agout .

La desserte des zones économiques est ensuite assurée par la RN 126, la rue Ludovic Julien et le chemin du Verdier qui sont accessibles par la voie communale n°50 (giratoire d'Auchan), le carrefour de Sainte-Croix et le chemin de Saint-Palais (à l'endroit de l'échangeur).

A l'est, l'accès se fait principalement par la rue Albert 1er, le chemin du Corporal et la rocade de Castres.

Actuellement les zones économiques sont desservies essentiellement par la RN 126.

Analyse de la circulation dans la zone d'activité dans la configuration actuelle.



L'enquête minéralogique réalisée en septembre 2011 a montré que la moitié du trafic venant de l'ouest ne fait que traverser la zone d'activités. En effet, 33% des véhicules venant de l'ouest via le giratoire d'Auchan sortent de la zone d'activité par l'avenue Albert 1er et 17% rejoignent la rocade de Castres au niveau de Saint-Palais. Peu de véhicules venant de l'ouest empruntent la rue Ludovic Julien et le chemin du Verdier pour rejoindre la rocade ou le centre de Castres.

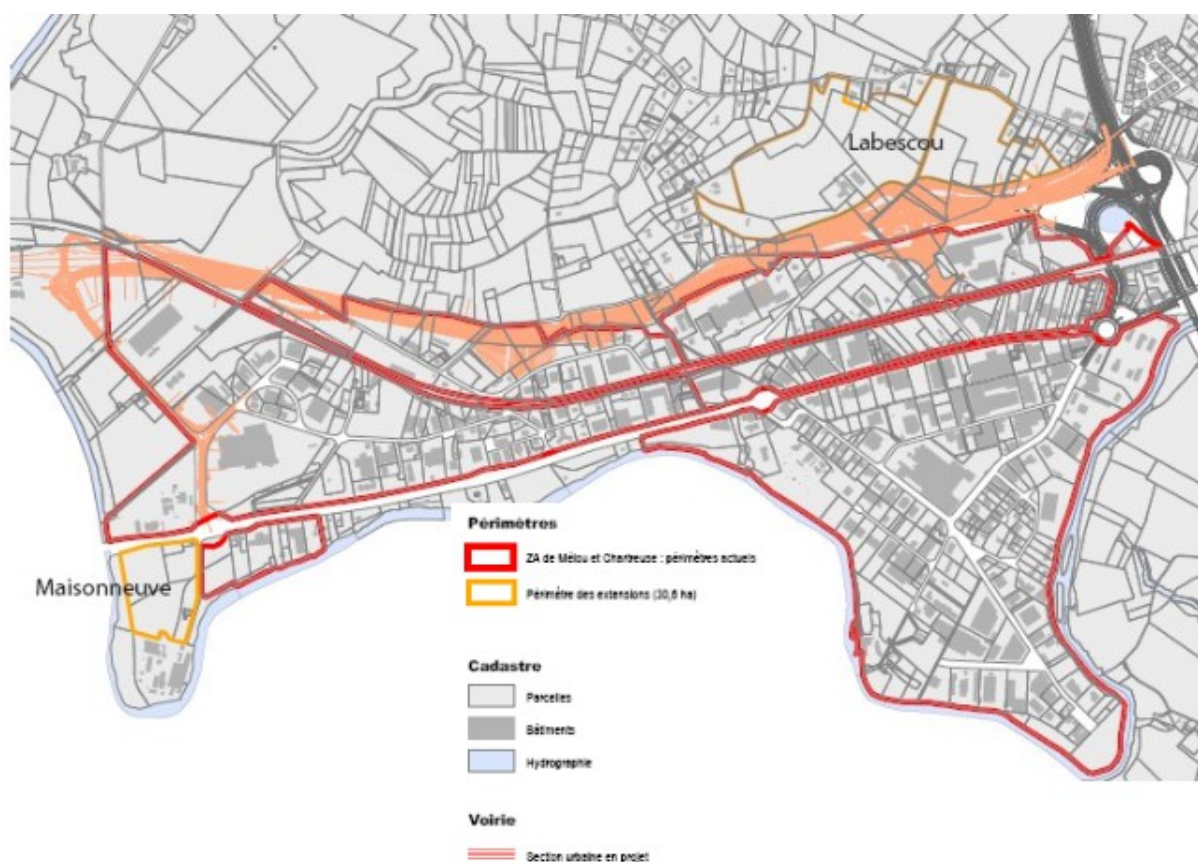
Ainsi le trafic venant de l'ouest et se rendant dans les zones économiques du Mélou et de la Chartreuse est estimé à 50% du trafic de la RN 126.

Une part très marginale des trafics provenant du Nord de la zone, emprunte la rue Albert Calmettes pour réaliser des échanges avec la zone industrielle.

Perspectives de développement des zones économiques du Mélou et de la Chartreuse

Données transmises par la commune de Castres¹

Deux secteurs vont être, dans les prochaines années, ouverts à l'urbanisation (secteur de Maisonneuve et secteur de Labescou) qui conjugués avec l'action de la Communauté d'agglomération via l'Etablissement Public Foncier et la Technopôle sur la revitalisation des zones d'activités, généreront un potentiel important d'emplois.



Les futurs aménagements prévus au niveau de Maisonneuve (7 hectares) et Labescou (25 hectares) pourraient générer la création de 800 emplois sur la base d'un ratio moyen de 25 emplois par hectare (entre 20 et 40 emplois par hectare selon les normes moyennes au niveau national pour une zone commerciale).

A ces emplois s'ajouteraient ceux créés par l'optimisation foncière des zones de Mélou et Chartreuse, soit 375 emplois.

La création d'emploi totale pourrait être de 1 175 emplois sur la base d'un ratio de 25 emplois par hectare².

¹ Extraits de la contribution du 6 juin 2012 de la commune de Castres sollicitée par la DREAL Midi- Pyrénées

² Le ratio moyen est actuellement de 17 emplois par hectare. Ce ratio est calculé à partir des données INSEE sur l'IRIS Mélou-Chartreuse recensant 3 659 postes salariés en 2008 (méthode de calcul différente de celle employée par la DIRECCTE qui recense 2 879 emplois en 2010).

Situation avec autoroute dans l'hypothèse d'un diffuseur avec la VC 50

Analyse de la pertinence du diffuseur pour les usagers venant de l'ouest

L'accès au giratoire d'Auchan en venant de l'est de Soual sera de :

- 4,9 km par la RN 126 : route limitée majoritairement à 70 km / heure
- 7,2 km par l'autoroute (dont 1 km sur la VC 50) : 130 km / heure sur l'autoroute et 50 km/h sur la VC 50

Sur la base des limites de vitesse, le temps de trajet est de 4 minutes pour les deux itinéraires plus le temps de péage pour les usagers de l'autoroute.

Pour les usagers de l'autoroute, la perte de temps à la gare de péage est la même qu'ils sortent à l'échangeur de Soual Est ou à celui de la VC 50 à Castres.

Le trafic sur l'ex-RN 126 entre Soual et le rond-point d'Auchan va baisser de plus de 50%. Les durées de congestion vont par conséquent être réduites, voire supprimées, limitant ainsi la pertinence du diffuseur de la VC 50.

En terme de péage, le coût entre l'échangeur de Soual Est et celui de la VC 50 à Castres est estimé à 0,62 € TTC pour les voitures et 1,36 € TTC pour les camions.

Pour les usagers venant de l'ouest, le diffuseur de la VC 50 ne permettra pas de gain de temps malgré un coût supplémentaire à acquitter par rapport à une sortie à Soual Est.

Analyse de la pertinence du diffuseur pour les usagers venant de l'Est

Les usagers venant de l'Est qui emprunteraient l'autoroute et le diffuseur de la VC 50 pour se rendre dans la partie ouest des zones économiques (ZA de la Chartreuse), auraient un allongement de parcours de 1 km (4,2 km entre rocade de Castres à VC 50 au niveau des entreprises Pierre Fabre et 3,2 km en passant par la RN 126). De ce fait, l'autoroute ne pourrait concurrencer le réseau routier local que dans le cas d'un trafic sur la RN 126 fortement congestionné. Les distances étant réduites (environ 4 km), le gain de temps pourrait être relativement faible d'autant qu'il sera réduit du temps passé aux deux gares de péage (entrée en pleine voie et sortie au diffuseur VC50).

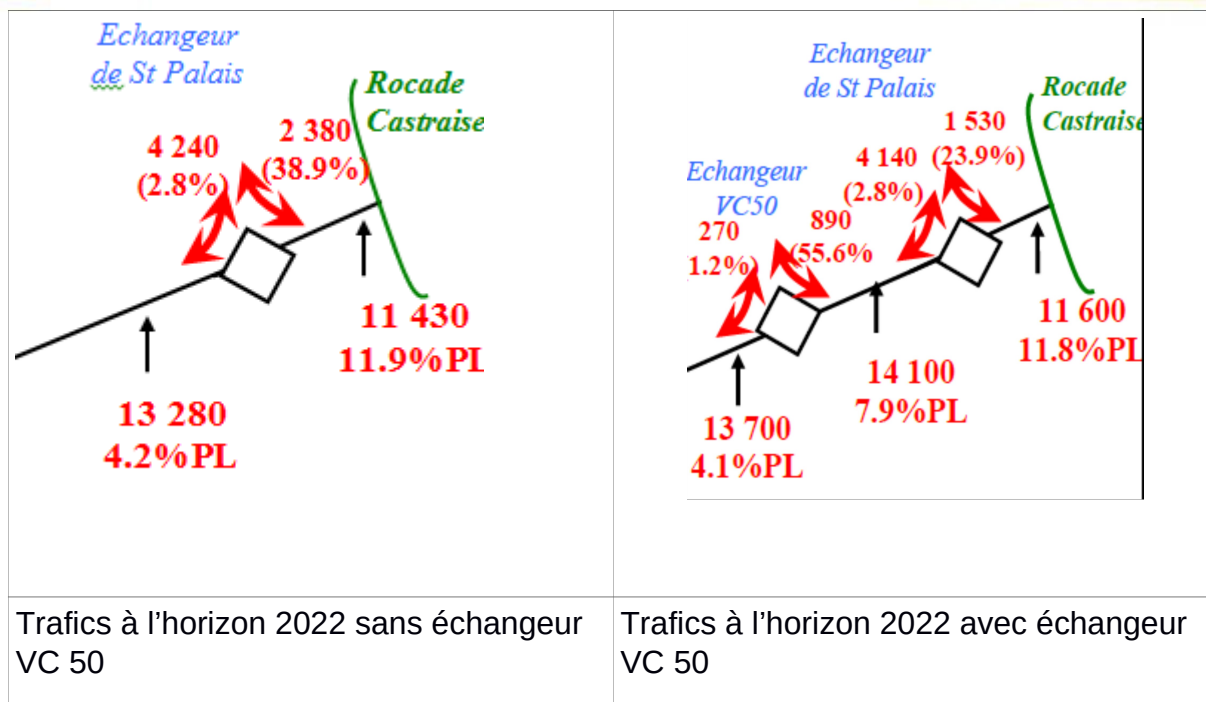
Le trafic de transit se reportant majoritairement sur l'autoroute, le trafic sur l'ex RN126 entre la rocade de Castres et le rond-point d'Auchan va baisser de plus de 50%. Les durées de congestion vont par conséquent être réduites, voire supprimées, limitant ainsi la pertinence du diffuseur de la VC 50. En termes de péage, le coût entre l'échangeur de Saint-Palais et celui de la VC 50 est estimé à 0,33 € TTC pour les voitures et 0,73 € TTC pour les camions.

Pour les usagers venant de l'est, le diffuseur de la VC 50 ne permettra pas de gain de temps malgré un coût de péage à acquitter par rapport à un accès gratuit par l'ex RN 126.

La modélisation du trafic sur le diffuseur de la VC 50

Le modèle de trafic montre que le trafic attendu au niveau du diffuseur est assez faible :

- échanges avec l'est : 890 véh/j dont 55 % de poids lourds
- échanges avec l'ouest : 270 véh/j dont 1,3% de poids lourds

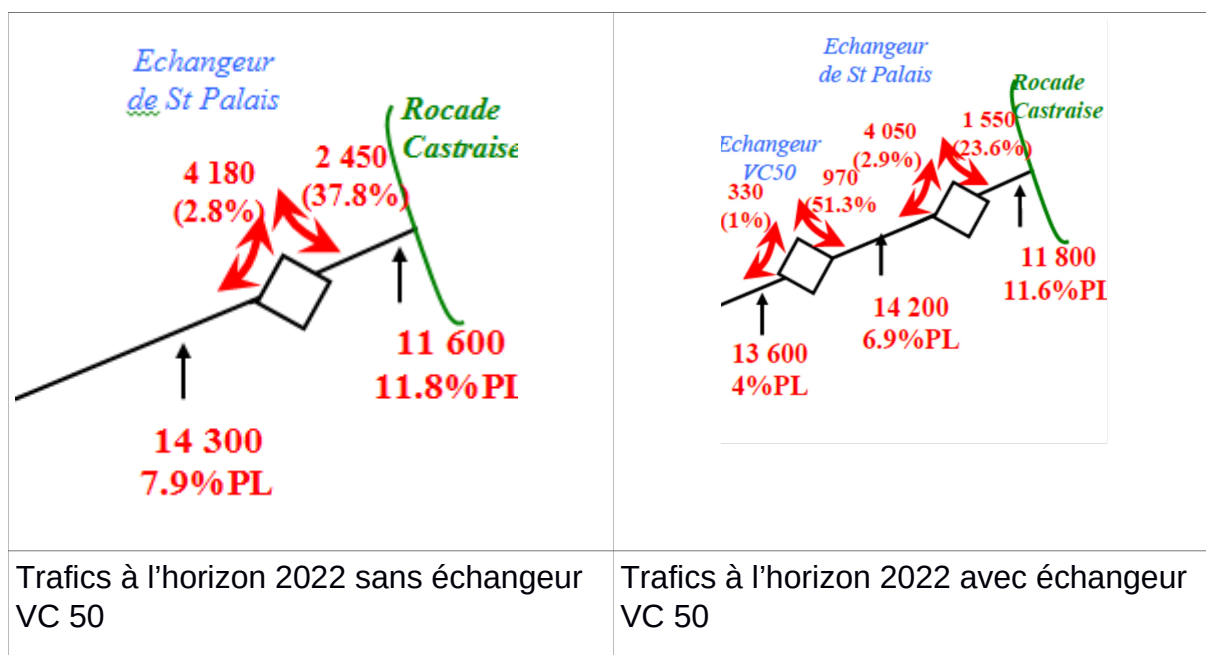


Le diffuseur de la VC 50 générerait peu de trafic supplémentaire sur l'autoroute.

Projections de trafic au regard des perspectives de développement des zones du Mélou et de la Chartreuse

Les perspectives de développement des zones économiques du Mélou et de la Chartreuse générerait une augmentation des emplois de l'ordre de 30%. L'augmentation d'activités se traduira par une augmentation du trafic.

Cependant, les conclusions sur la pertinence et l'utilisation du diffuseur présentées précédemment ne seraient pas modifiées, les logiques de temps de parcours et de coût pour l'usager restant les mêmes.



Le diffuseur de la VC 50

La géométrie

La géométrie de l'échangeur est très contrainte par la voie ferrée au nord et par l'Agoût à l'ouest. La proximité de la VC 50 et la présence de l'entreprise des laboratoires Fabre ne permettent qu'un entonnement très court pour la gare de péage.

Les ouvrages de franchissement de l'Agoût et de la voie ferrée seraient élargis pour intégrer les bretelles d'entrée et de sortie, renchérissant aussi le coût du projet.

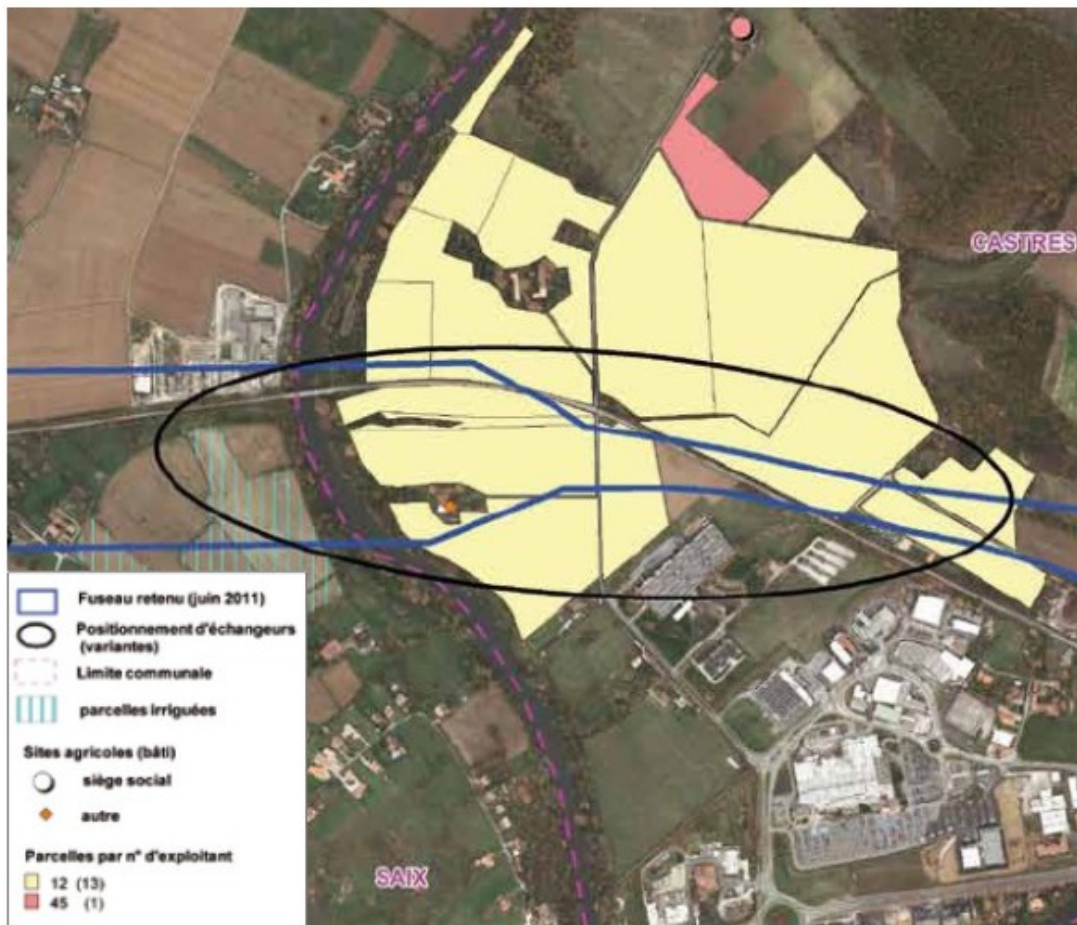


Les enjeux agricoles

L'exploitation n°12 possède des bâtiments agricoles (stockage de fourrage et de matériels) dans l'emprise de l'échangeur et 39% des surfaces exploitées sont concernées. Cette exploitation, avec un élevage de 30 vaches allaitantes et des volailles, est gérée par une jeune agricultrice installée récemment qui pratique la vente directe d'une partie de ses produits.

Par ailleurs, deux exploitations présentent une ou plusieurs parcelles inscrites en zone d'activité actuelle ou future du Plan local d'urbanisme.

Un espace boisé classé s'étend le long de la ripisylve de l'Agoût.



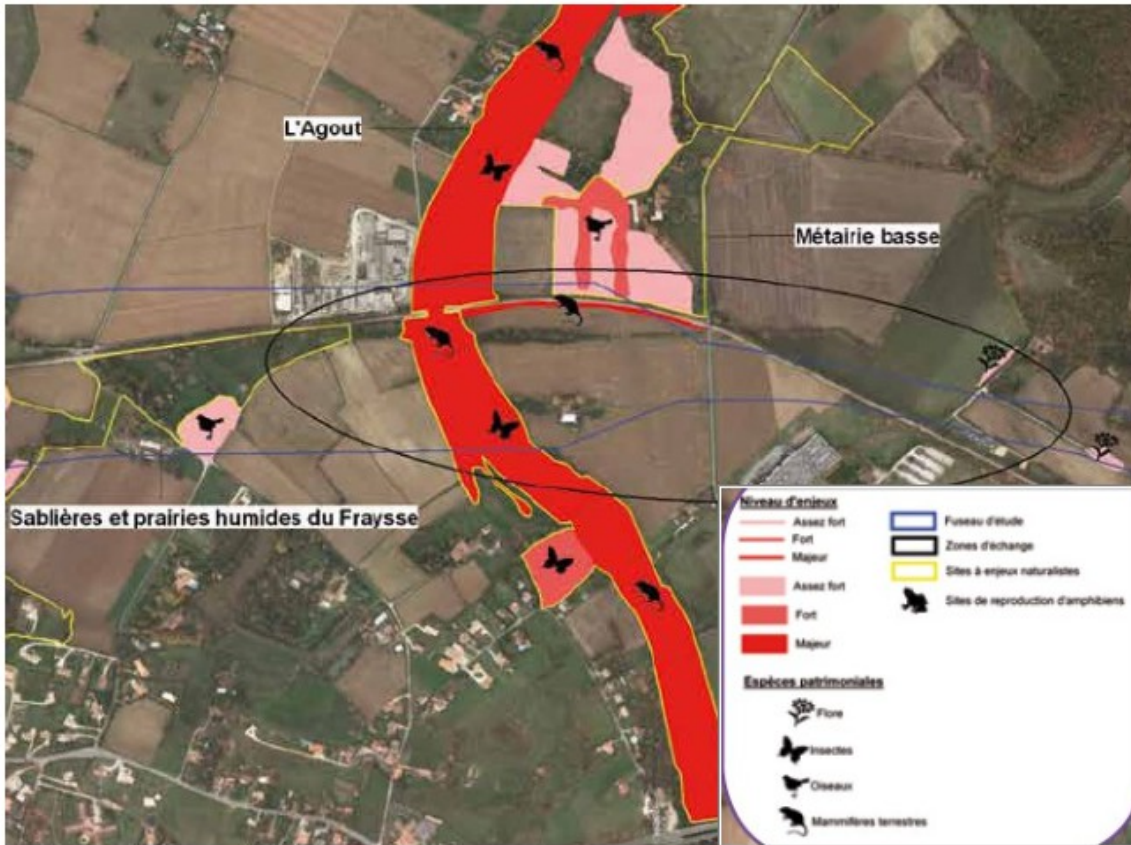
Les enjeux patrimoniaux

La zone étudiée pour l'aménagement d'un échangeur comprend notamment la Chartreuse de Saix (monument historique inscrit) ainsi que son périmètre de protection (500 m de rayon), où une zone à forte densité archéologique a été recensée.

Les enjeux écologiques

L'Agoût, classé dans le réseau Natura 2000, est un site d'intérêt majeur aux niveaux entomologique (Gomphe de Graslin et Cordulie à corps fin) et mammalogique (Loutre d'Europe et Campagnol amphibie).

Des alignements d'arbres au niveau de la Métairie-Basse abritent le Gobemouche gris, espèce vulnérable sur la Liste rouge nationale des oiseaux nicheurs.



Eléments financiers

Le coût de l'échangeur de la VC 50 est estimé à environ 9,5 à 10 M€ HT₂₀₂₀.

La réalisation d'un échangeur supplémentaire au droit de la VC 50 augmente sensiblement le coût de construction, sans que de nombreux trafics viennent emprunter l'autoroute. Il en résulte une augmentation substantielle de la subvention d'équilibre (environ 11 M€ HT₂₀₂₀).

Conformément à la décision ministérielle du 22 avril 2014, ce surcoût serait entièrement à la charge des collectivités locales.

Synthèse des enjeux

Thématique		impact
Trafic et temps de parcours pour les usagers	Le diffuseur ne génère pas de trafics complémentaires sur l'autoroute. Venant de l'Est ou de l'Ouest, les usagers ne gagneraient pas de temps à emprunter cet diffuseur par rapport à l'utilisation de l'ex RN 126	0
Enjeux agricoles	Une exploitation durement touchée par l'emprise de l'échangeur- pérennité de l'exploitation à vérifier	- -
Enjeux environnementaux	L'Agout constitue un enjeu environnemental fort à prendre en compte qu'il y ait ou pas diffuseur. Cependant, si celui-ci est aménagé, le plateforme de l'autoroute est élargie pour les bretelles à proximité de l'Agoût.	-
Enjeux financiers	Coût de construction et impact sur la subvention d'équilibre élevés : 11 M€HT ₂₀₂₀	- -

La proposition de la DREAL

Un diffuseur au droit de la voie communale n°50 n'apporterait pas d'amélioration significative sur les déplacements au sein des zones économiques du Mélou et de la Chartreuse. La plage d'utilité du diffuseur correspondrait aux périodes de congestion de la RN 126 qui vont être réduites significativement, voire supprimées. Le trafic sur cet axe va baisser de plus de 50 % avec la mise en service de l'autoroute.

Le diffuseur ne générera pas de trafic complémentaire sur l'autoroute et entraîne une augmentation de 11 M€HT₂₀₂₀ sur la subvention d'équilibre.

Au regard de son impact sur la subvention d'équilibre et de sa faible utilité, la DREAL Midi-Pyrénées propose de ne pas retenir le diffuseur de la voie communale n°50 dans la suite des études.