

Puylaurens

Itinéraire de substitution

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)

→ Consistance de l'itinéraire de substitution

L'itinéraire de substitution est constitué par la route nationale 126 actuelle, hormis dans les trois secteurs de Verfeil, Puylaurens et Soual où existent déjà des déviations.

→ Déviations de Puylaurens

La déviation de Puylaurens étant intégrée à l'autoroute, l'itinéraire de substitution sera l'actuelle route nationale 2126 qui a vocation à être reclassée dans le réseau départemental.

La demande de Mme le Maire de Puylaurens d'un « barreau » routier reliant la route départementale 84 à la RN 2126 sera étudiée (sans engagement sur les modalités de financement).

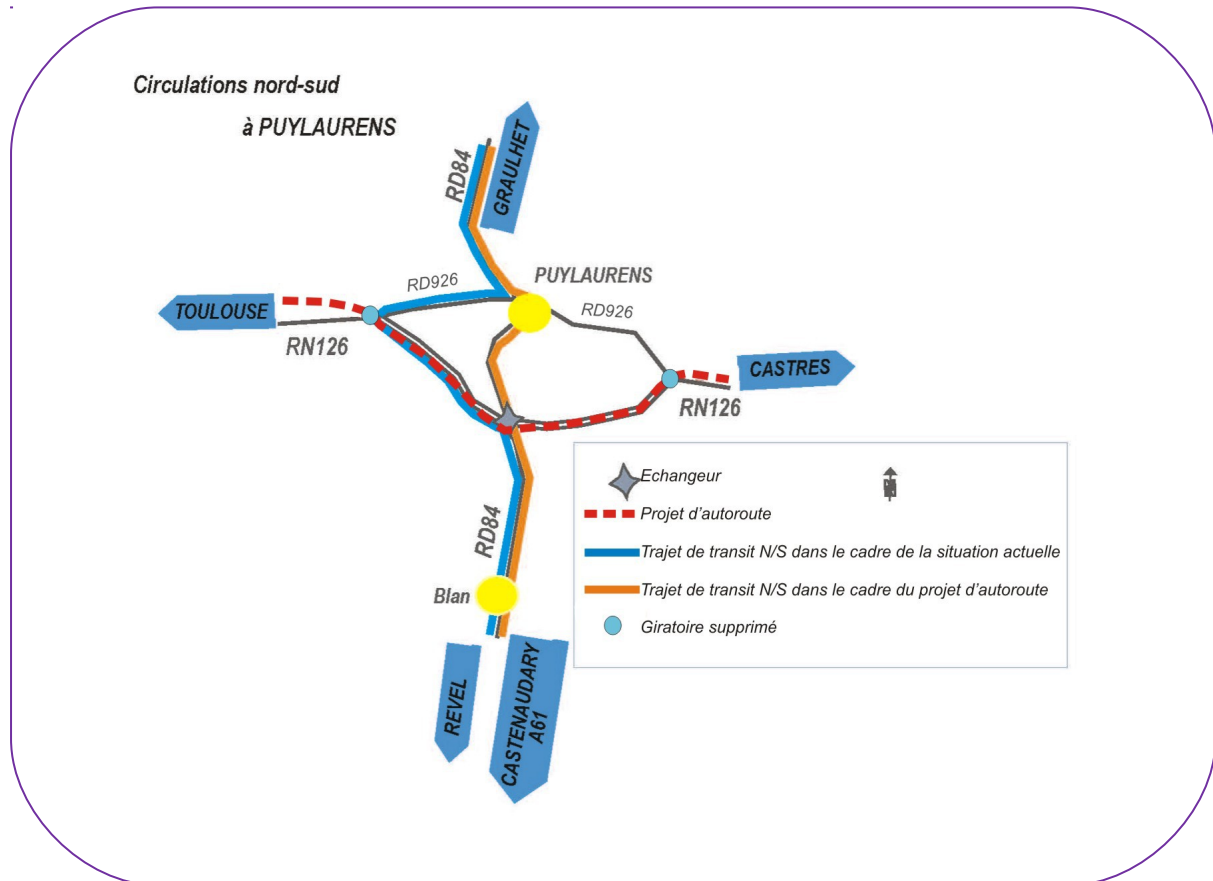
Extraits de la décision du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche du 22 avril 2014 donnant son accord pour poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique pour un projet sous forme concédé

« Le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 millions d'euros 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 millions d'euros, 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 ».

Problématique

L'intégration de la déviation de Puylaurens dans le projet d'autoroute concédée conduit à supprimer les carrefours giratoires situés aux extrémités de la déviation.



Pour rejoindre l'échangeur de Puylaurens, les usagers venant de l'Ouest, de l'Est et ceux venant du Nord de la commune de Puylaurens, devront emprunter la RD 84. Dans sa partie Nord, la RD 84 est rectiligne, puis emprunte la rue centrale de Puylaurens avant de redescendre en serpentant avec un dénivelé important. La municipalité a le projet d'apaiser le centre-bourg en favorisant les parcours piétonniers (création d'un plateau large, limitation de la vitesse, réduction de la largeur des voies...).

Le financement est programmé sur plusieurs années et la première tranche des travaux a été réalisée.

La mairie projette de prendre un arrêté interdisant la circulation des poids lourds dans le centre de Puylaurens.

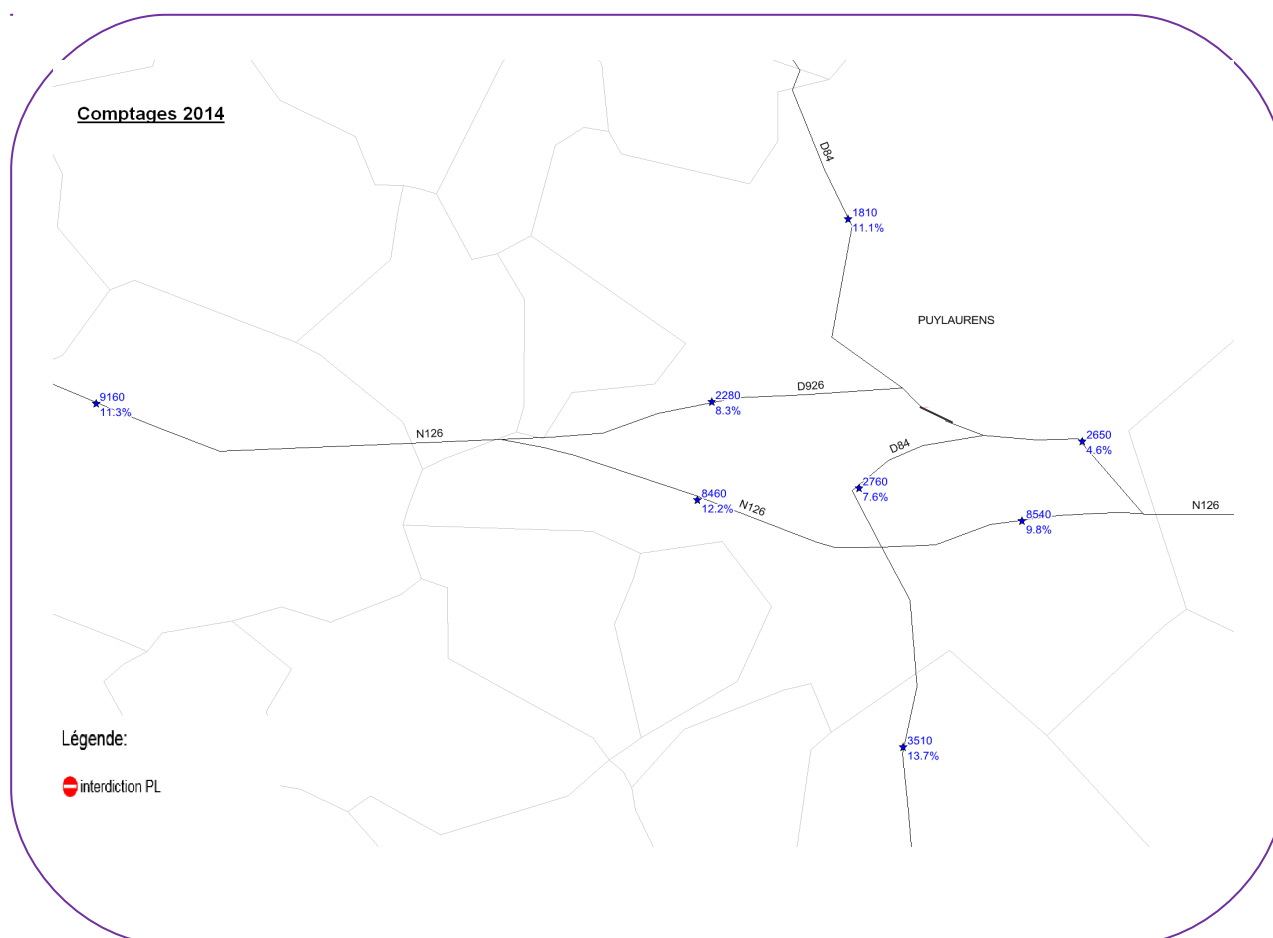
La mairie souhaite la réalisation d'un barreau routier reliant la RD 84 à la RN 2126 pour limiter le passage dans le centre bourg des flux de véhicules, en particulier poids lourds qui iraient prendre l'échangeur de Puylaurens.



Analyse des trafics actuels dans le secteur de Puylaurens

La DREAL a réalisé une nouvelle enquête de circulation et de nouveaux comptages en juin 2014 afin d'actualiser les données de trafic liées à l'autoroute.

Le schéma ci dessous reprend les trafics constatés dans le secteur de Puylaurens.



On constate que la majorité du trafic Est / Ouest utilise la déviation qui sera intégrée à l'autoroute (autour de 8 500 véhicules par jour en moyenne dont environ 830 poids lourds).

Le trafic constaté en traversée de Puylaurens est de l'ordre de 2 000 - 2 500 véhicules par jour. Le trafic sur la RD 84 sur la section Sud, connectée par un échangeur à la RN 126 est de 3 510 véhicules par jour dont 481 poids lourds.

L'impact du projet autoroutier sur les trafics dans la zone de Puylaurens

Itinéraire de substitution décidé en 2011 suite à la concertation (fin décembre 2011)

La déviation de Puylaurens étant intégrée à l'autoroute, l'itinéraire de substitution sera la future route départementale 926 en cours de reclassement dans le réseau départemental.

L'augmentation de trafic est alors sensible sur la RD 926 côté ouest, la RD 84 entre Puylaurens et l'échangeur et dans le centre de Puylaurens, avec entre 20 et 45 % d'évolution à la hausse. Cette augmentation est couplée avec une forte augmentation du trafic poids-lourds y compris dans le centre (+40%).

Une partie du trafic, notamment poids lourds emprunte la RD 926 (à l'ouest de Puylaurens, un tiers des poids lourds se trouve sur la RD) et entre sur l'autoroute au niveau de l'échangeur de Puylaurens.

Cette augmentation du trafic sur la RD 84 s'explique par le fait que les véhicules venant de l'ouest ou de l'est de Puylaurens par la RD 926 viennent prendre l'échangeur de Puylaurens par la RD 84. Pour les poids lourds, l'augmentation est encore plus sensible : les poids lourds allant vers l'Est sont dans l'obligation de prendre l'autoroute du fait de l'interdiction de traverser Soual.

Toutefois, les trafics sur la RD 926 restent bien en-deçà de ce qu'ils étaient avant la mise en service de la déviation de Puylaurens puisque l'autoroute concentre plus de 70% du trafic est-ouest dans cette zone.

Illustration 1: trafic à l'horizon 2022 : situation de référence

Sans l'autoroute

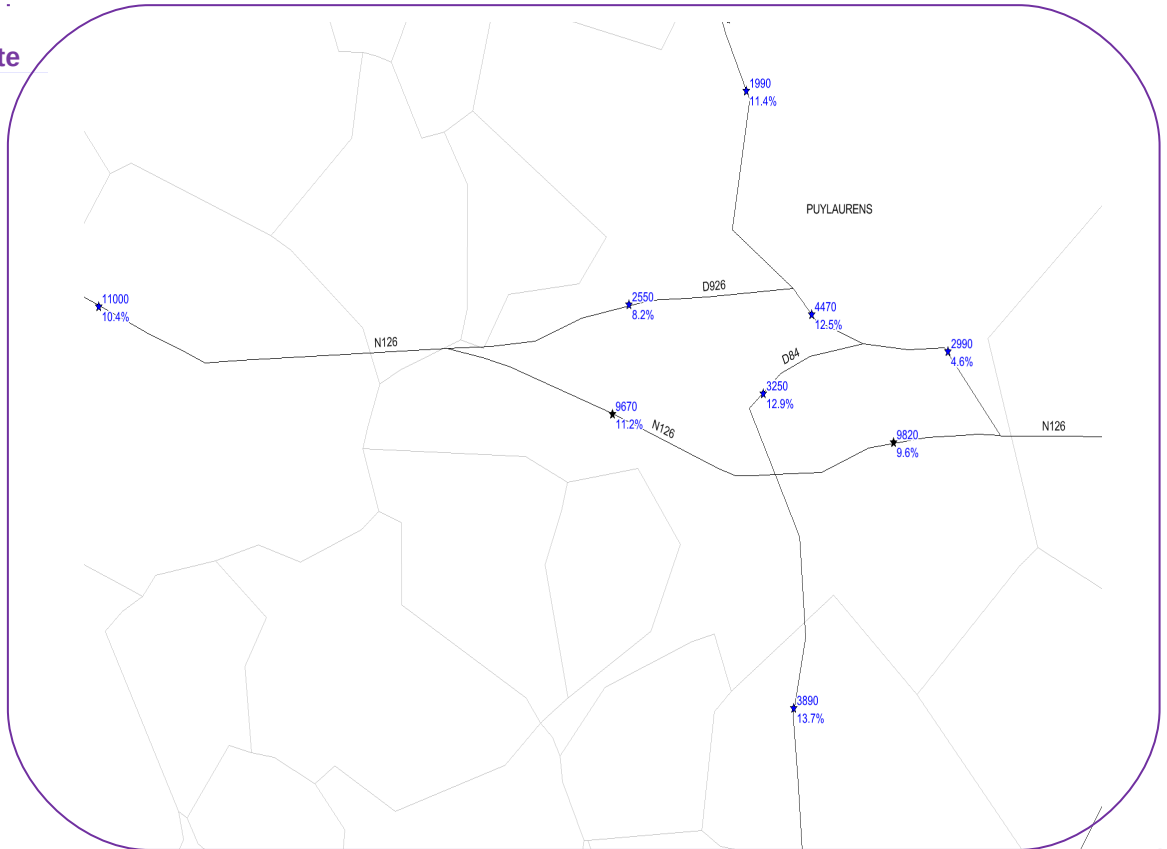
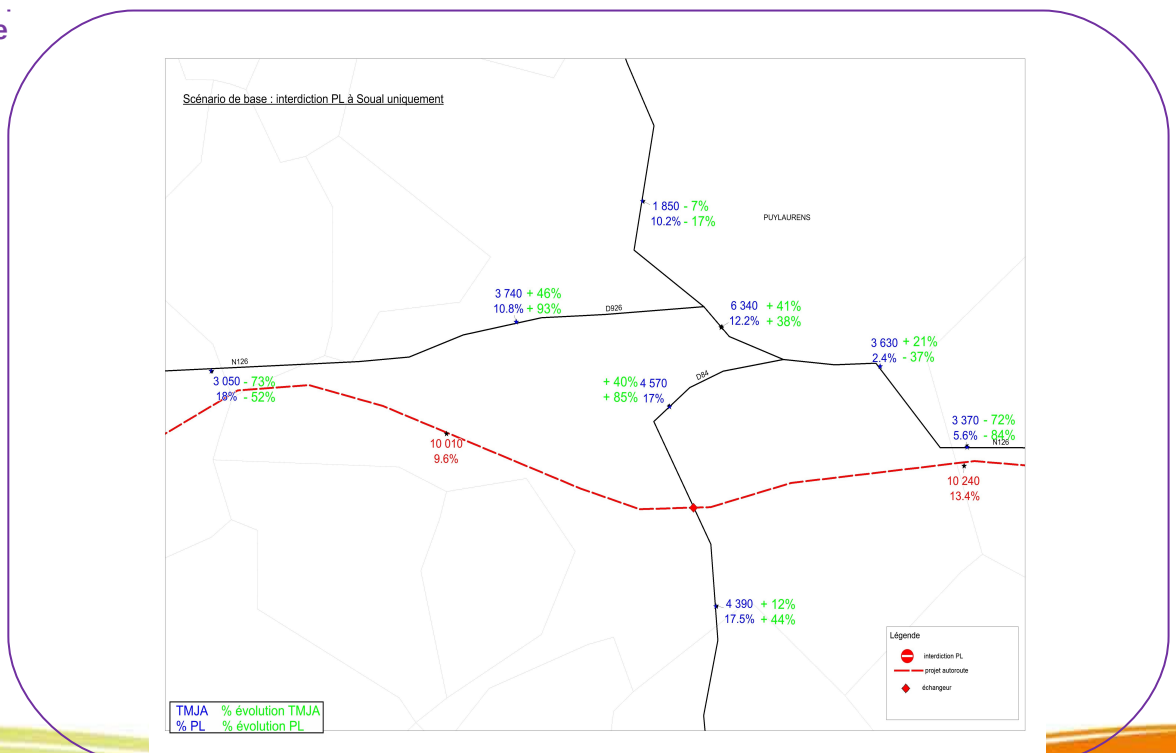


Illustration 2: trafic à l'horizon 2022 avec l'autoroute

Avec l'autoroute

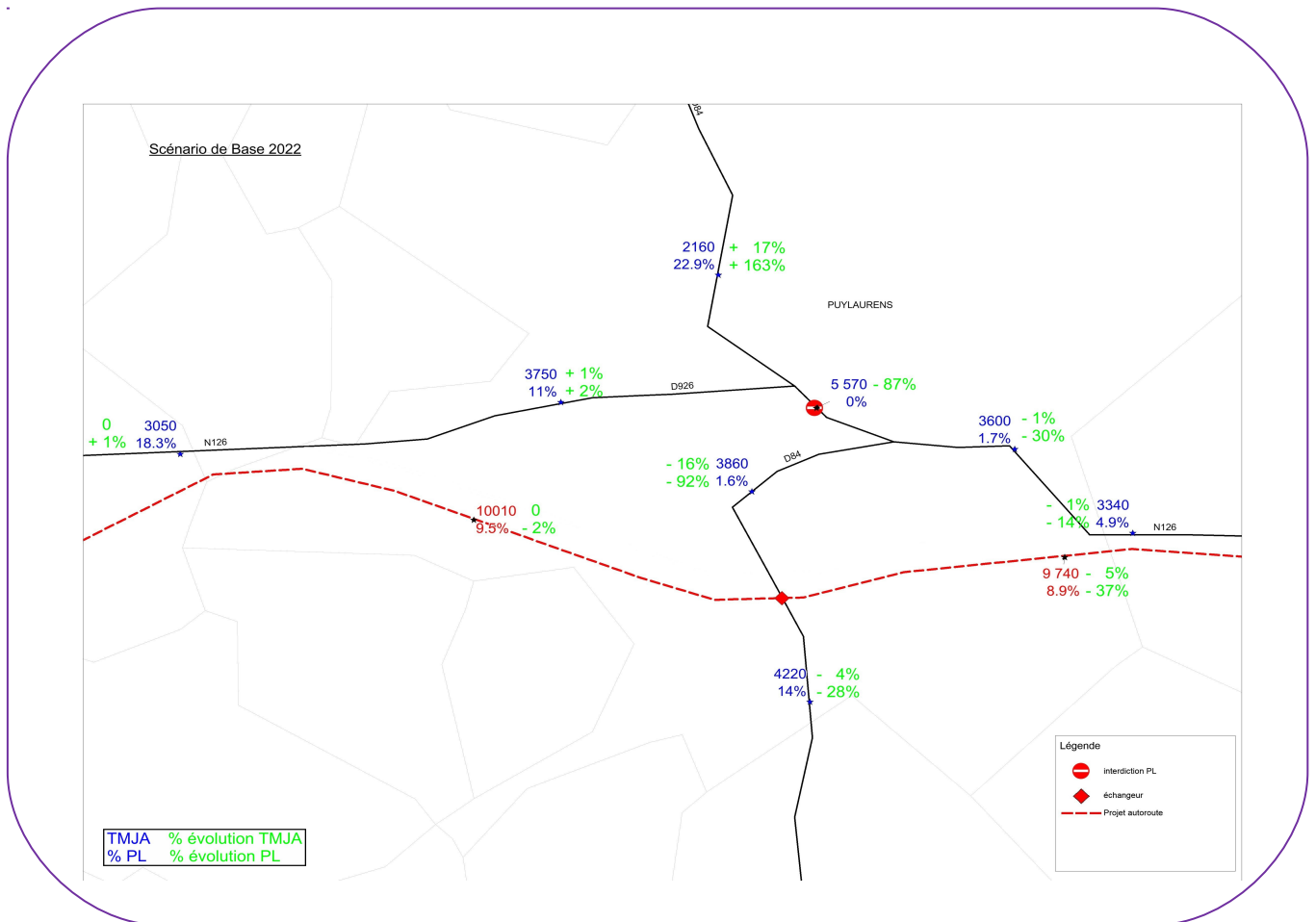


Projet d'interdiction de circulation des PL dans le centre de Puylaurens

La mairie de Puylaurens a pour projet d'interdire la circulation poids lourds dans le centre de Puylaurens sur la RD 84 et la RD 926, ce qui aurait un impact sur la circulation des poids lourds qui voudraient prendre l'échangeur depuis le nord de Puylaurens et depuis l'Ouest.

Cette interdiction n'est pas liée à la construction de l'autoroute mais à un projet local répondant à un souci de sécurisation du centre ville.

Cette interdiction aura des effets sur le trafic dans une situation avec autoroute modélisée ci-dessous :



L'interdiction de traverser le centre aura comme conséquence de diminuer fortement l'utilisation par les poids lourds de la RD 84 au Sud de Puylaurens (- 28 %), et entre Puylaurens et l'échangeur (-92 %).

Elle se traduit également par une baisse de la circulation des poids lourds sur l'autoroute à l'Est de Puylaurens (- 37 %) : les poids lourds qui rentreraient sur l'autoroute à Puylaurens depuis l'Ouest ne peuvent plus utiliser cet échangeur. C'est également le cas pour les poids lourds se rendant vers Revel depuis l'Ouest.

En revanche, la RD 84 au Nord de Puylaurens voit le nombre de poids lourds qui l'empruntent quasiment tripler.

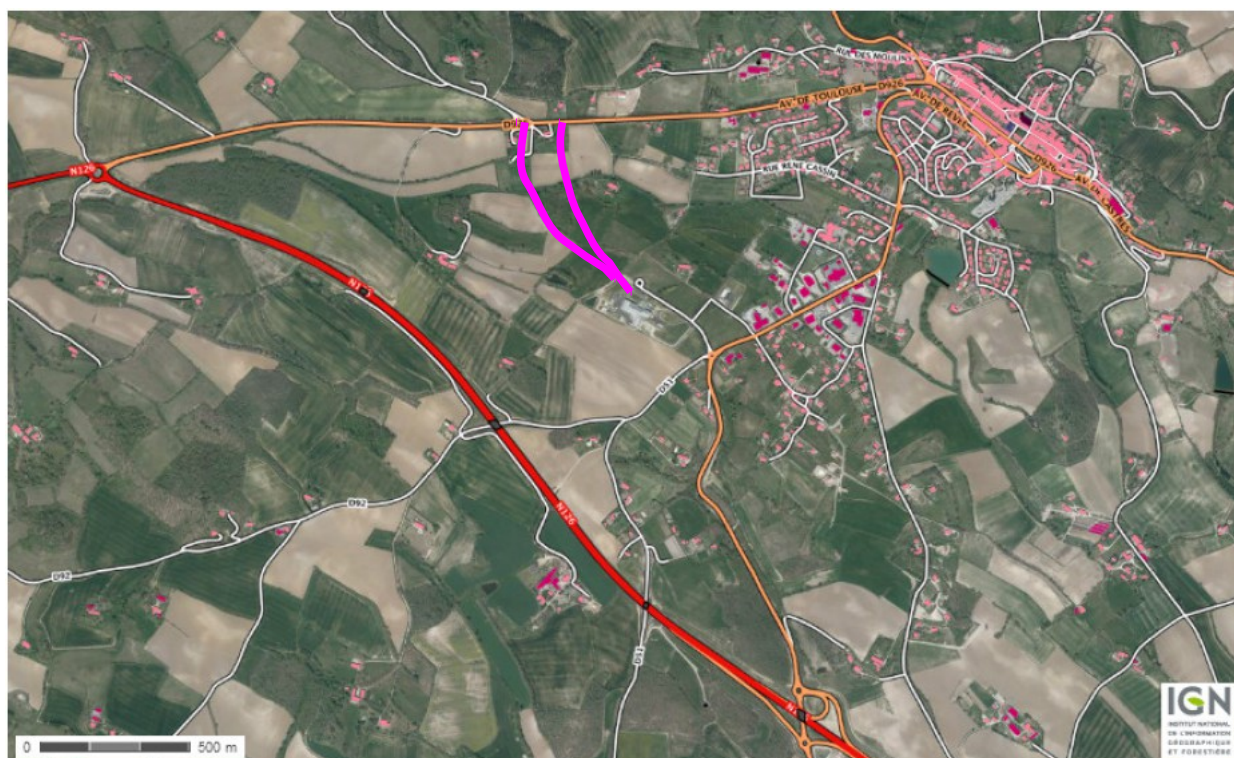
L'interdiction a un impact fort sur l'utilisation de l'autoroute par les PL. Elle n'autorise pas aux PL venant de l'ouest de rejoindre l'autoroute après Verfeil.

Etude de la proposition de la commune de Puylaurens

Mme le Maire de Puylaurens a demandé à la DREAL d'étudier un barreau routier reliant la RD 926 (Ouest) à la RD 84 (Sud). Cette route d'une longueur d'environ 800 mètres permettrait des circulations Nord-Sud et Ouest-Sud sans passer par le centre de Puylaurens.

Dans la suite de l'étude il a été considéré que l'interdiction de traverser le centre de Puylaurens par les poids lourds serait effective à la mise en service de l'autoroute.

Deux variantes ont été étudiées, représentées ci dessous en rose.

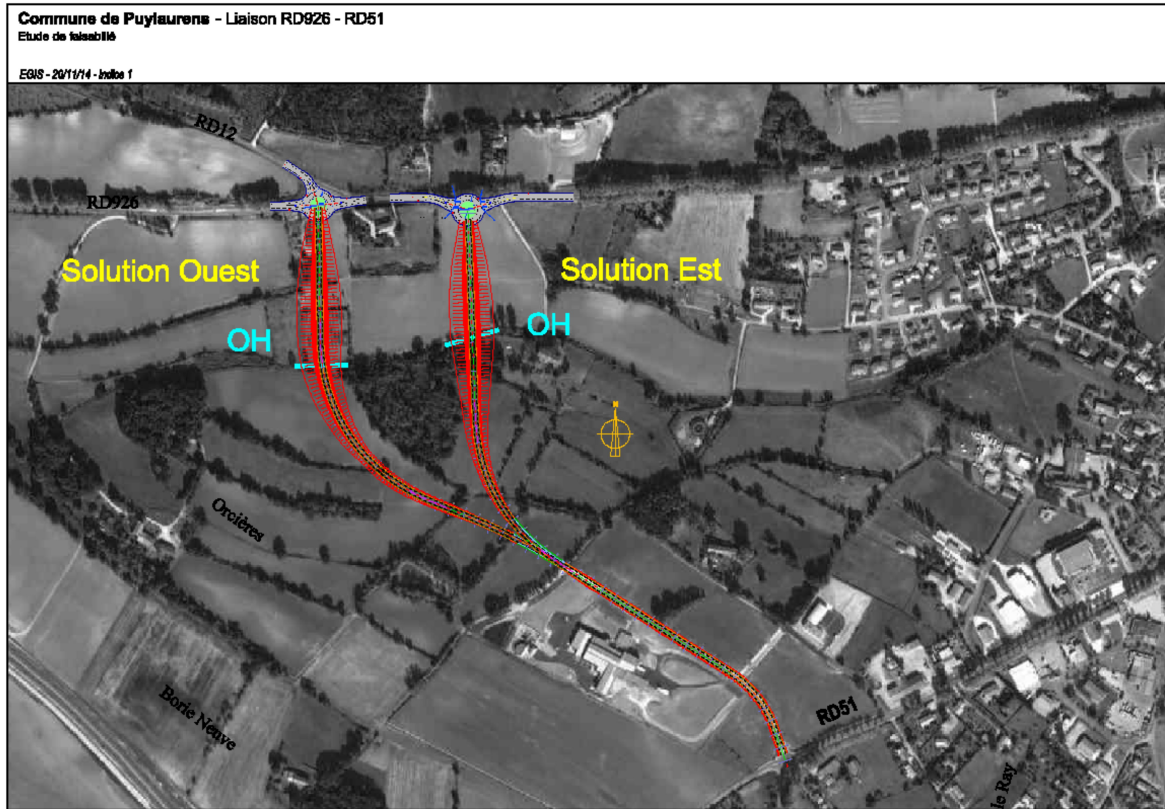


Les caractéristiques techniques du « barreau routier »

Cette route nouvelle comporterait deux voies (une voie pour chaque sens) et serait adaptée au trafic poids lourds. La pente maximale est estimée à 6 % (la pente moyenne est de 4 % mais le raccordement à la RN 926 doit être relativement plat). Le franchissement du Girou nécessiterait la création d'un ouvrage d'art.

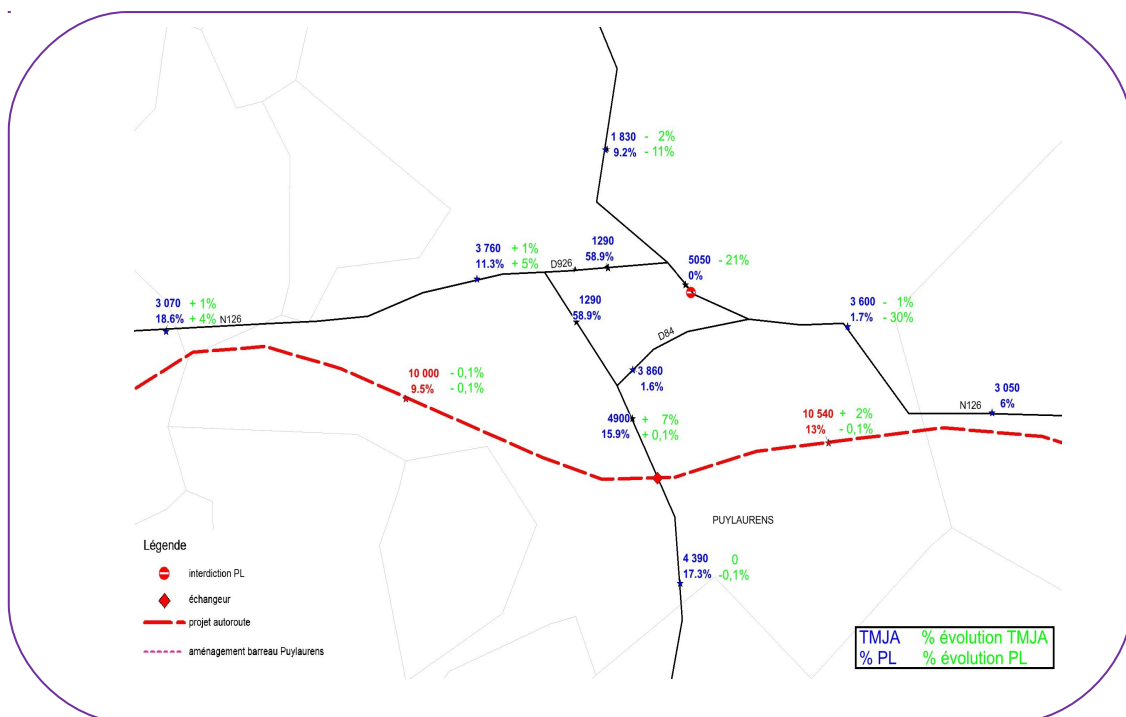
Le projet de raccordement prévoit également le recalibrage de la voie existante menant à la RD 84 sur environ 600 mètres.

Les deux variantes ont une longueur de 800 mètres environ.



Les enjeux en termes de trafic

Trafic 2022 avec réalisation du barreau



La carte ci dessus compare le trafic attendu en cas de réalisation du barreau avec la situation sans interdiction poids lourds.

La réalisation du barreau permet de rétablir les flux Ouest / Sud au niveau de Puylaurens pour les poids lourds.

Ce barreau permet aux poids lourds d'emprunter l'autoroute au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Les trafics sur l'autoroute sont alors comparables au scénario de base sans l'interdiction poids lourds à Puylaurens.

Le centre-ville bénéficie d'une absence de trafic poids lourds.

Le trafic attendu sur le barreau est de 1 290 véhicules dont 58,9 % de poids lourds.

Dans le cas d'une interdiction poids lourds à Puylaurens, l'effet du barreau est favorable pour le trafic poids lourds autoroutier.

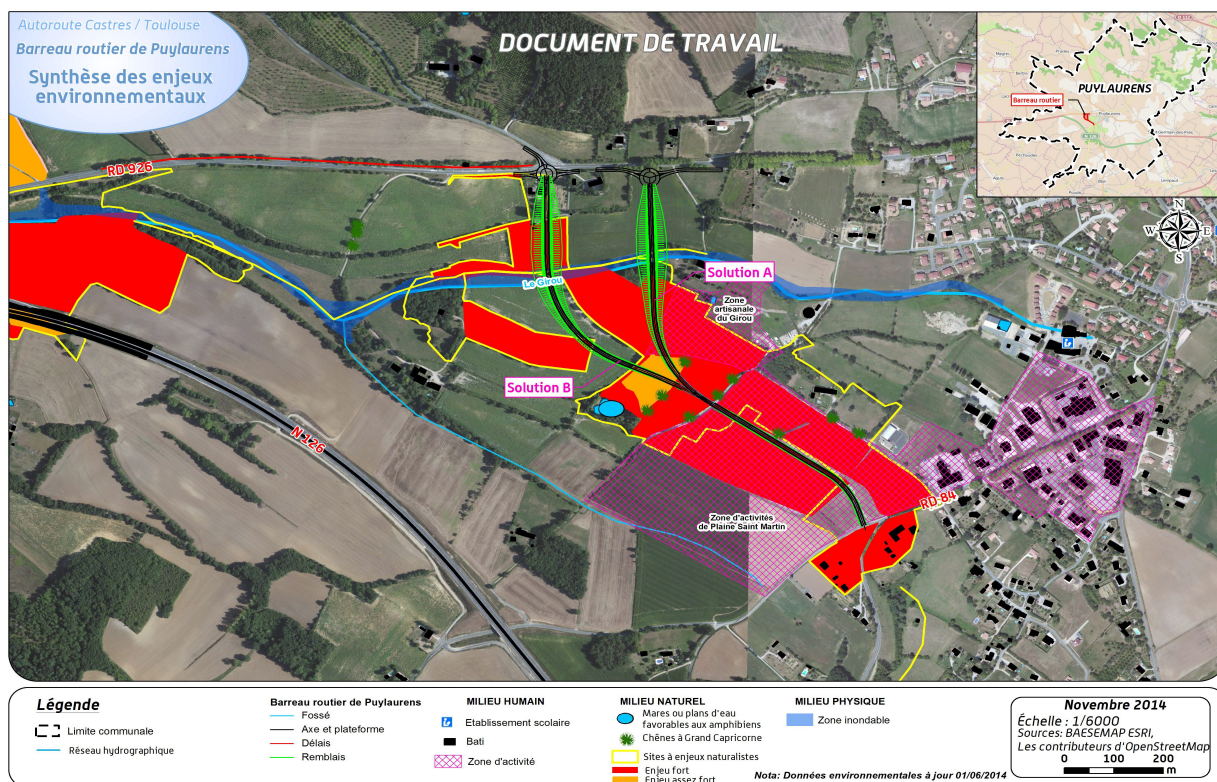
Les enjeux écologiques¹

Au niveau du ruisseau du Girou, bien qu'aucune preuve de présence du Campagnol amphibie n'ait été trouvée, la présence avérée de cette espèce protégée à 2,6 km sur le ruisseau du Caudiès, conduit à penser qu'elle est présente sur le Girou. Le Girou est donc qualifié à enjeu fort.

Une trentaine d'arbres abritant le Grand Capricorne ont été recensés. Etant donné l'importance de la population de cette espèce protégée, le niveau d'enjeu est assez fort.

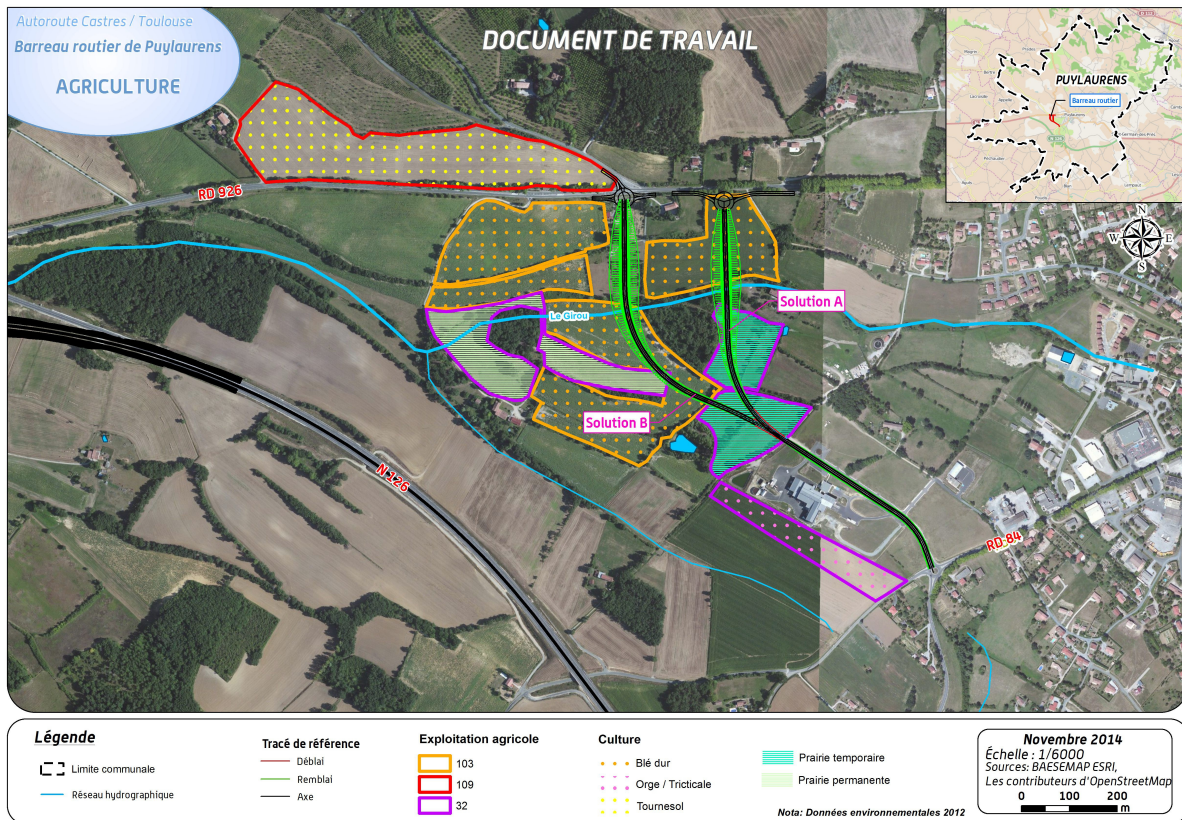
En termes d'habitats et de flore, la zone est globalement en cours de dégradation du fait principalement de l'extension de la zone d'activités, et secondairement de la présence de l'aire d'accueil des gens du voyage. Les prairies de fauche sont des prairies améliorées ou semées et non de véritables prairies de fauche. Par conséquent, le niveau d'enjeu est assez faible pour la flore et les habitats.

Aucun enjeu significatif n'a été recensé sur le site pour les oiseaux ou les milieux aquatiques.



¹Le tracé du « barreau routier » sort de l'aire d'étude présentée sur la carte dans sa partie nord. Toutefois, les investigations écologiques ont été effectuées dans un périmètre plus large englobant ce tracé.

Les enjeux agricoles²



Deux exploitations agricoles seraient concernées par cet aménagement. Ces exploitations sont des structures dynamiques, au regard de la taille des exploitations, des productions réalisées et des projets envisagés. Leurs systèmes de production sont orientés vers les grandes cultures sans irrigation. L'une réalise des cultures spéciales et les parcelles concernées pour cette exploitation produisent du blé dur. L'autre a des bovins « lait » et les parcelles concernées sont des prairies temporaires dédiées au pâturage des animaux et recevant les effluents de l'élevage.

Coût et impact sur la subvention d'équilibre

En comptant les deux carrefours d'extrémité et le recalibrage de la voie d'accès, le coût de ce barreau routier est évalué en première approche à 6,5 millions d'euros HT, valeur 2020.

Le barreau ferait baisser la subvention d'équilibre d'environ 7,5 millions d'euros HT 2020, compte tenu du trafic qu'il apporte sur l'autoroute, sans intégrer toutefois son coût de réalisation.

Son impact est positif sur la subvention d'équilibre, même si on intègre son coût de réalisation dans le projet autoroutier.

²Le tracé du « barreau routier » sort de l'aire d'étude présentée sur la carte dans sa partie Nord. Toutefois, l'analyse agricole a été effectuée dans un périmètre plus large englobant ce tracé.

L'analyse multicritères

Trafic	Le barreau apporte un trafic supplémentaire sur l'autoroute et rétablit des flux coupés par l'autoroute	++
Enjeux environnementaux	Enjeux environnementaux assez forts : chêne à grand capricorne	-
Enjeux agricoles	Deux exploitations touchées	-
Enjeux financiers	Baisse de la subvention d'équilibre de 1 million d'euros HT	++

La proposition de la DREAL

La réalisation du barreau routier a un effet positif sur le projet autoroutier et permet une économie de un million d'euros HT sur la subvention d'équilibre.

En terme de desserte du territoire, ce barreau a une utilité à plus grande échelle car il permet de rétablir la continuité des échanges Nord - Sud sur un secteur large (les autres possibilités de traversées Nord - Sud sont à Verfeil et Castres).

La DREAL Midi-Pyrénées propose donc d'intégrer le barreau Ouest au Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.