



Autoroute

Cas res-toulouse

Réunion 2 décembre 2014

- Études complémentaires échangeur Maurens-Scopont barreau de Puylaurens circulations locales autour de Soual



Sommaire

- 1) Rappel du contexte des études complémentaires**
- 2) Etude diffuseur de Maurens-Scopont**
- 3) Etude barreau de Puylaurens**
- 4) Etude des circulations locales autour de Soual**
- 5) Les prochaines étapes**

1

Rappel du contexte des études complémentaires Maurens-Scopont, barreau de Puylaurens, circulations locales autour de Soual



Rappel des étapes précédentes

Concertation sur les échangeurs et itinéraires de substitution : novembre- décembre 2011 :

- Dossier de concertation « échangeurs et itinéraire de substitution »
- Bilan de concertation
- Décision du préfet :
 - sur l'échangeur de VC50 : approfondissement des études sur la desserte des zones économiques de Castres
 - approfondissement des études d'un barreau routier à Puylaurens, poursuite de l'analyse des circulations locales à Soual.
 - consultation des collectivités concernées pour échangeur de Maurens-Scopont

Décision Copil du 15 mars 2012 :

ne pas faire la zone d'échange Maurens-Scopont/Vendine suite aux délibérations des 3 communes concernées contre l'implantation de l'échangeur

Décision ministérielle du 22 avril 2014 :

- Objectif de coût plafond : projet 420 M€ HT valeur 2020 correspondant à une subvention Etat de 90 M€ HT valeur 2020 soit 50 % de la subvention ;
- Si nouveaux aménagements pour limiter les effets du péage sur usagers locaux ou pour desserte plus fine des territoires : prise en charge par les collectivités territoriales ;
- Juin 2014 : suite à la demande des élus de Maurens-Scopont de réétudier l'échangeur, accord du comité de pilotage pour relancer l'étude d'opportunité de cet échangeur sur la commune

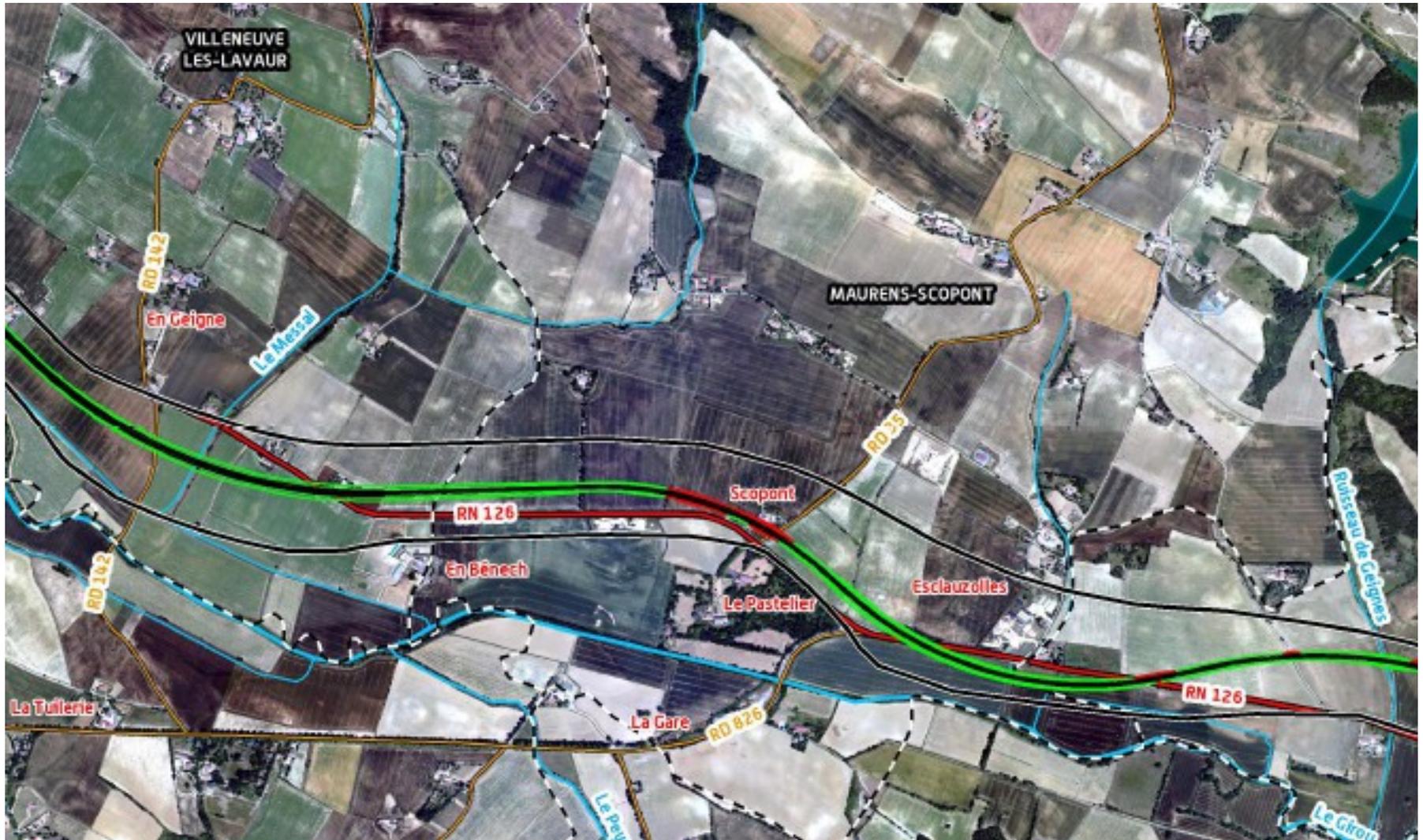
Décision du préfet du 31 juillet 2014 :

- validation du tracé de référence, poursuite de la concertation sur les échangeurs de la VC 50 et de Maurens Scopont et sur l'itinéraire de substitution

2

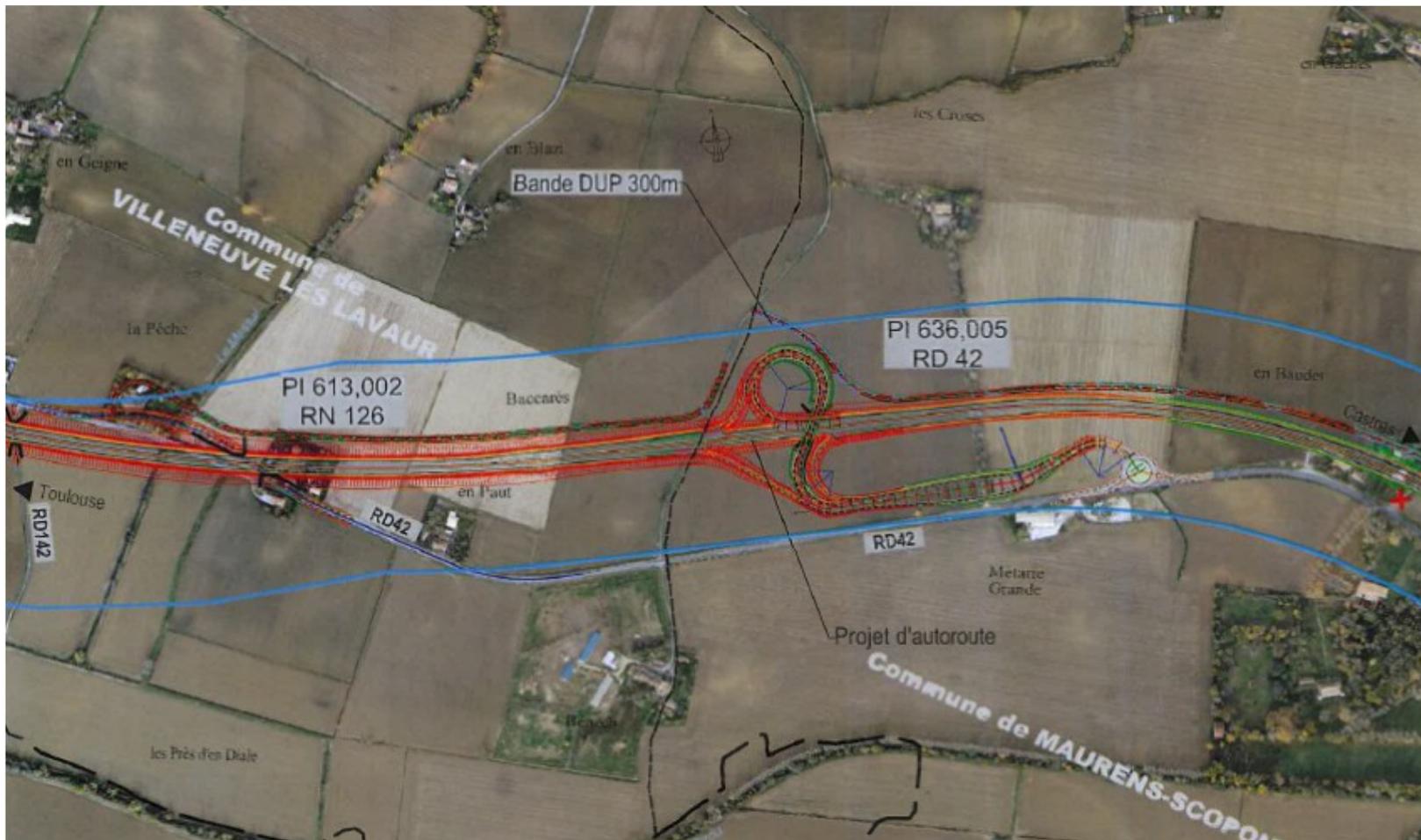
Etude complémentaire échangeur de Maurens-Scopont

Le tracé de référence décidé par le préfet de région sur la zone de Maurens-Scopont



L'échangeur de Maurens-Scopont

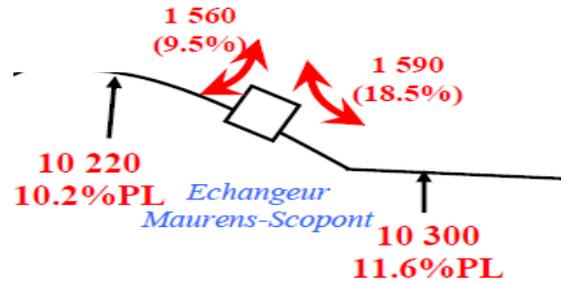
Sa géométrie



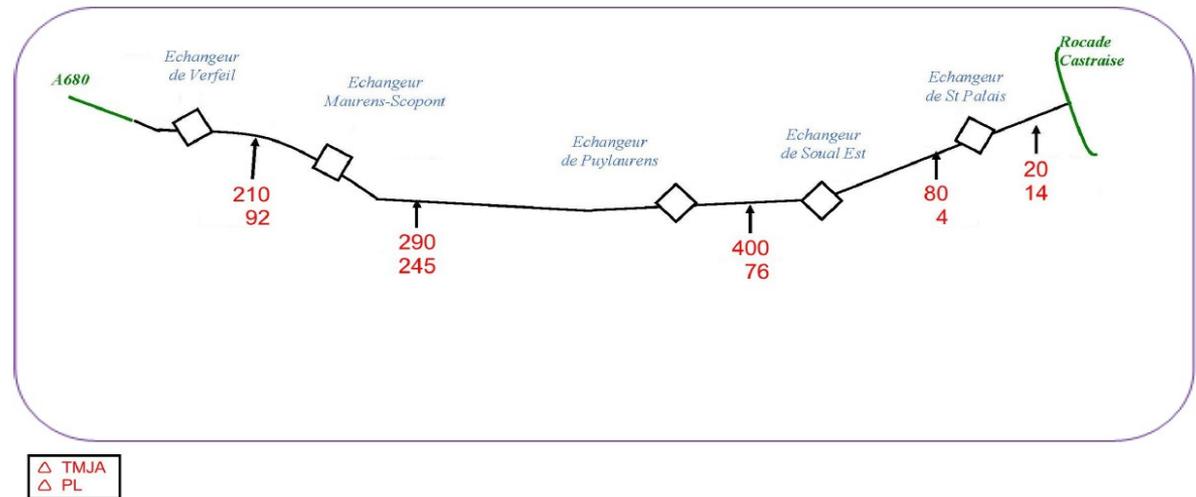
- Échangeur positionné sur la commune Maurens-Scopont, un seul positionnement étudié du fait des contraintes géométriques
- Déplacement du tracé vers le Nord avec augmentation des délaissés entre autoroute et RN126

Projections de trafic après mise en service de l'autoroute

Trafics d'échange à Maurens-Scopont à l'horizon 2022



Evolution des trafics avec la réalisation de l'échangeur de Maurens-Scopont à l'horizon 2022

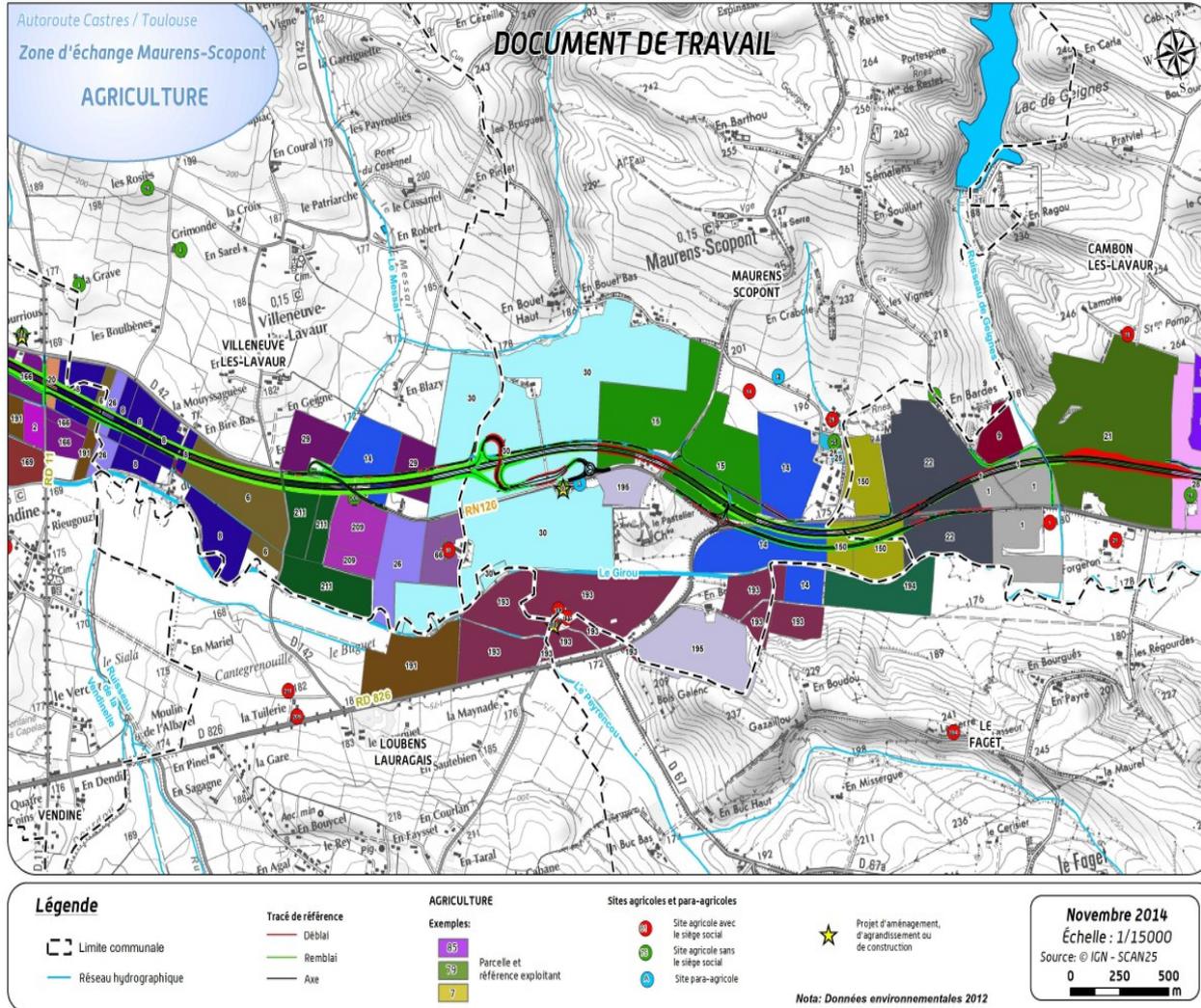


L'échangeur induit un léger trafic supplémentaire sur l'autoroute entre Verfeuil et St Palais

Augmentation la plus importante dans le secteur de Puylaurens

L'échangeur de Maurens-Scopont

Les enjeux agricoles

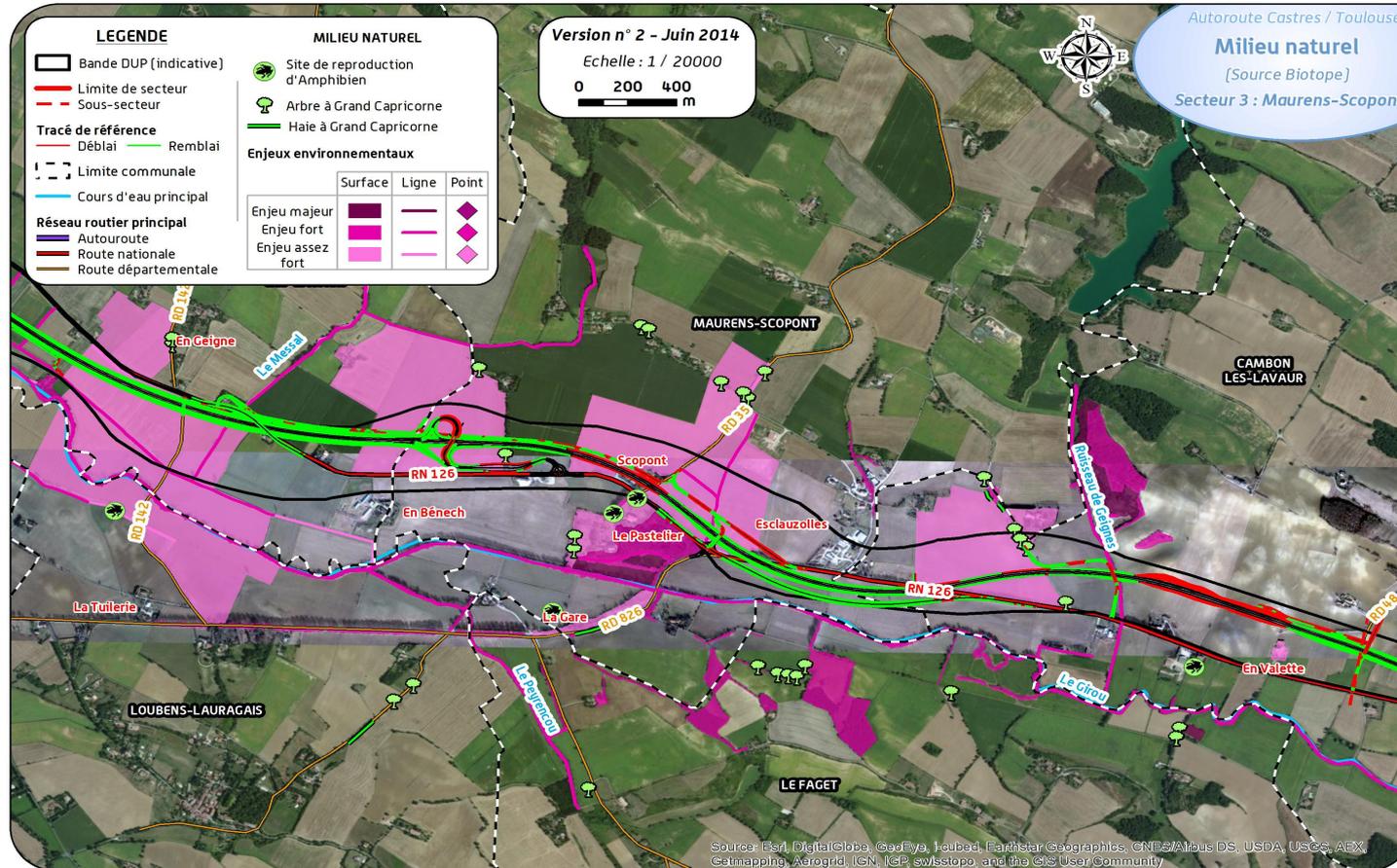


Impact important sur une grande exploitation agricole

Augmentation des délaissés routiers entre Autoroute et RN126 (décalage obligatoire du tracé)

l'échangeur de Maurens Scopont

Les enjeux environnementaux



Echangeur se trouve sur zone à enjeu assez fort car habitat de la Bergeronnette printanière.

Un chêne à grand capricorne potentiellement impacté

l'échangeur de Maurens-Scopont

Les enjeux financiers

Coût de l'échangeur estimé à environ 13 M€ HT₂₀₂₀

Effet positif sur le trafic se traduit par une augmentation de la subvention d'équilibre du projet d'autoroute d'environ 5 M€ HT₂₀₂₀

Décision du 22 avril 2014 : surcoût sur la subvention d'équilibre entièrement à la charge des collectivités

La dernière position prise par la commune de Maurens-Scopont sur l'échangeur

Délibération du 30 octobre 2014 :

- opposition à un échangeur supplémentaire positionné en tout ou partie sur son territoire, demande au comité de pilotage de refuser un échangeur sur la commune

l'échangeur de Maurens-Scopont

Synthèse des enjeux

Trafic	l'échangeur apporte un trafic supplémentaire sur l'autoroute : +2,5 % de trafic moyen et + 15 % de Poids lourds	+
Enjeux environnementaux	Enjeux environnementaux assez forts : chêne à grand capricorne et bergeronnette printanière	-
Enjeux agricoles	Une exploitation fortement touchée, augmentation des délaissés entre autoroute et RN 126	--
Enjeux financiers	Augmentation de la subvention d'équilibre de 5 M € HT	-

Proposition de la DREAL :

Au vu de l'analyse multicritères, de la délibération de la commune de Maurens-Scopont et de l'impact sur la subvention d'équilibre, ne pas retenir l'échangeur de Maurens-Scopont

3

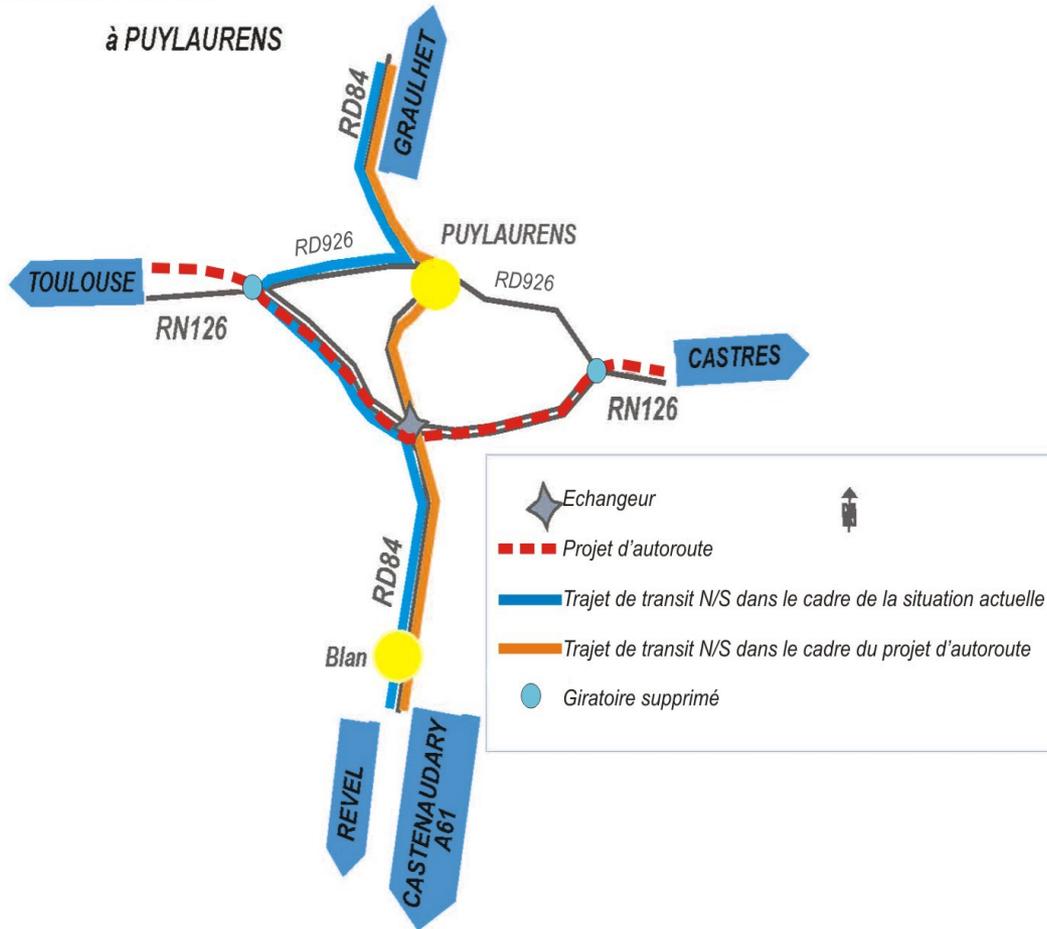
Etude complémentaire barreau de Puylaurens



Contexte

Circulations nord-sud

à PUYLAURENS



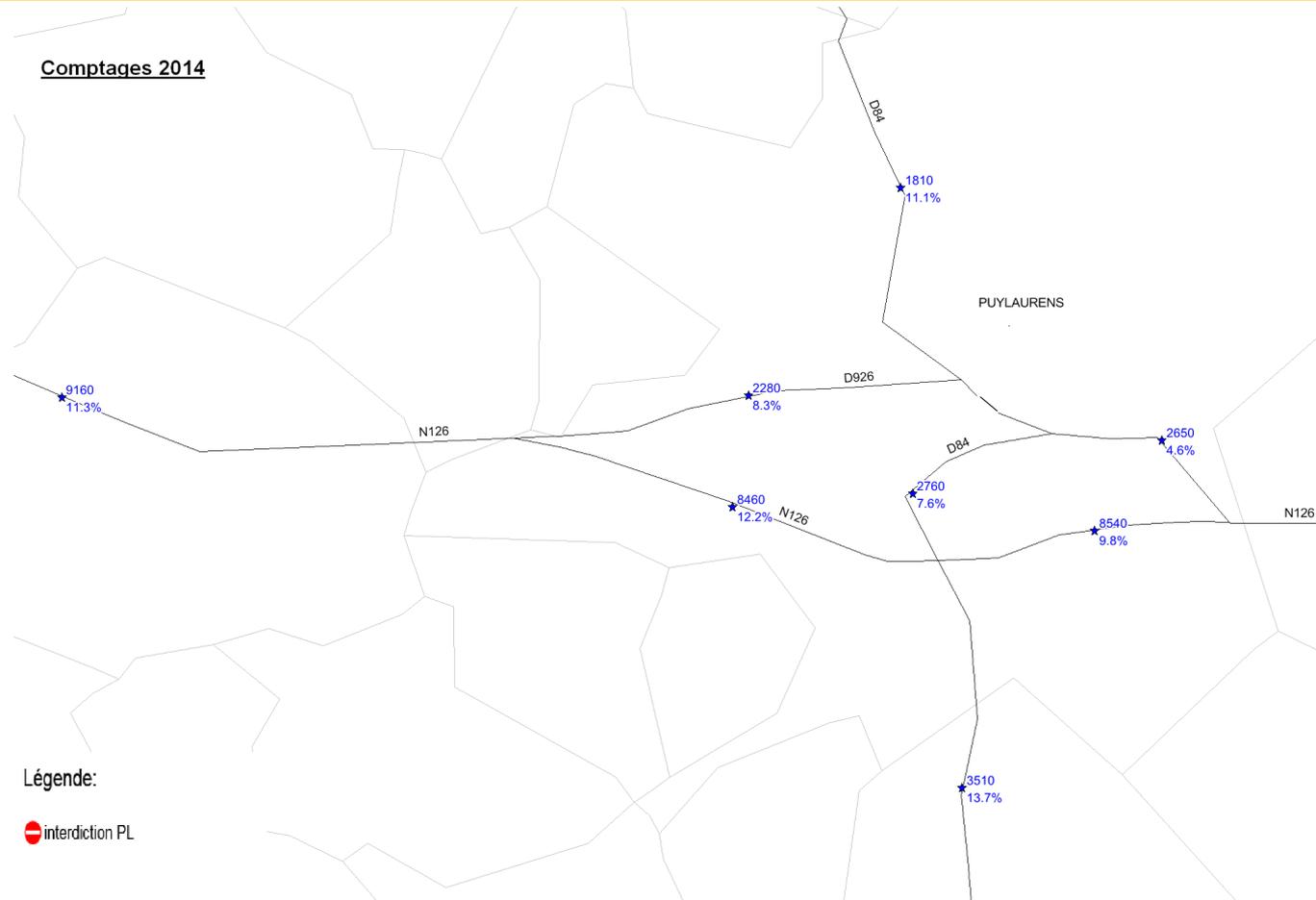
- Intégration de la déviation de Puy-laurens dans le projet autoroutier (apport en nature) ;

- un échangeur à Puy-laurens positionné au centre de la déviation.

- Suppression des deux giratoires aux extrémités de la déviation actuelle.

Analyse des trafics

Situation actuelle



- Flux principaux Est-Ouest : 8500 VL environ dont 830 PL environ
- Environ 2000 à 2500 VL en traversée de Puy-laurens
- Trafic Nord/Sud sur RD 84 entre 1800 de 3500 VL TMJA

Analyse des trafics : effet de l'autoroute

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

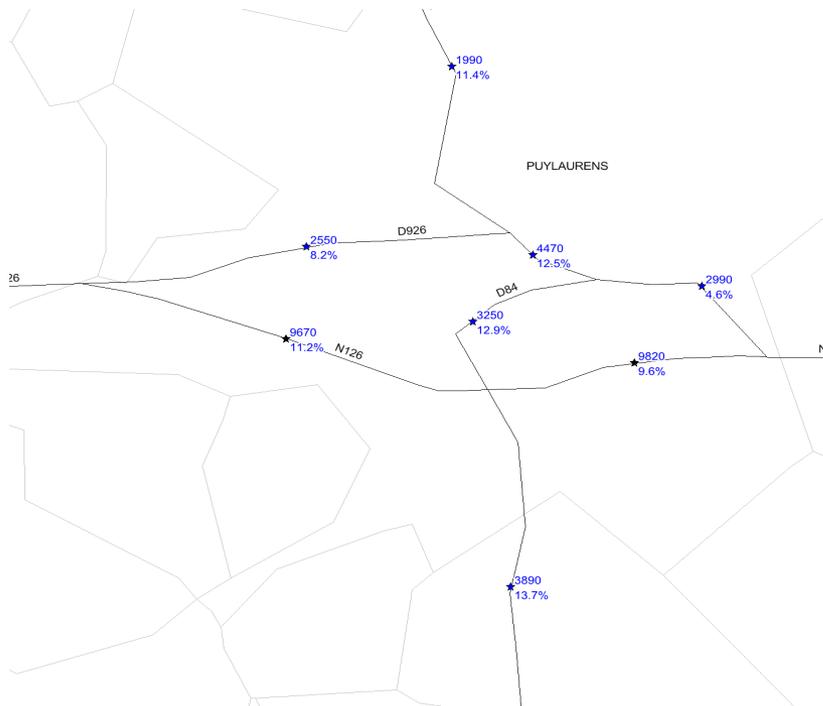
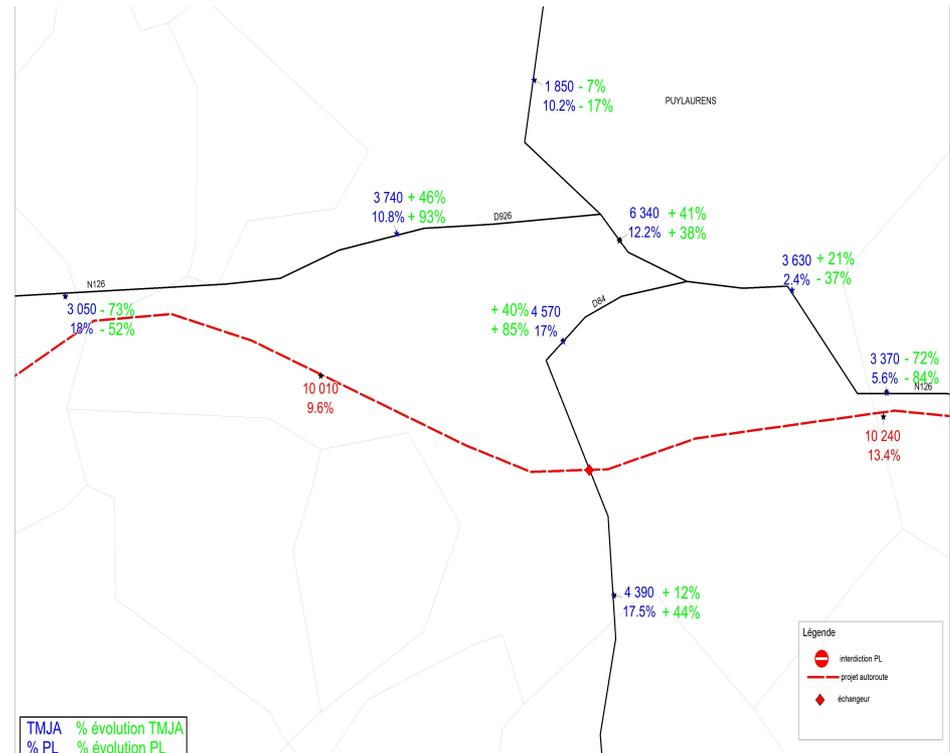
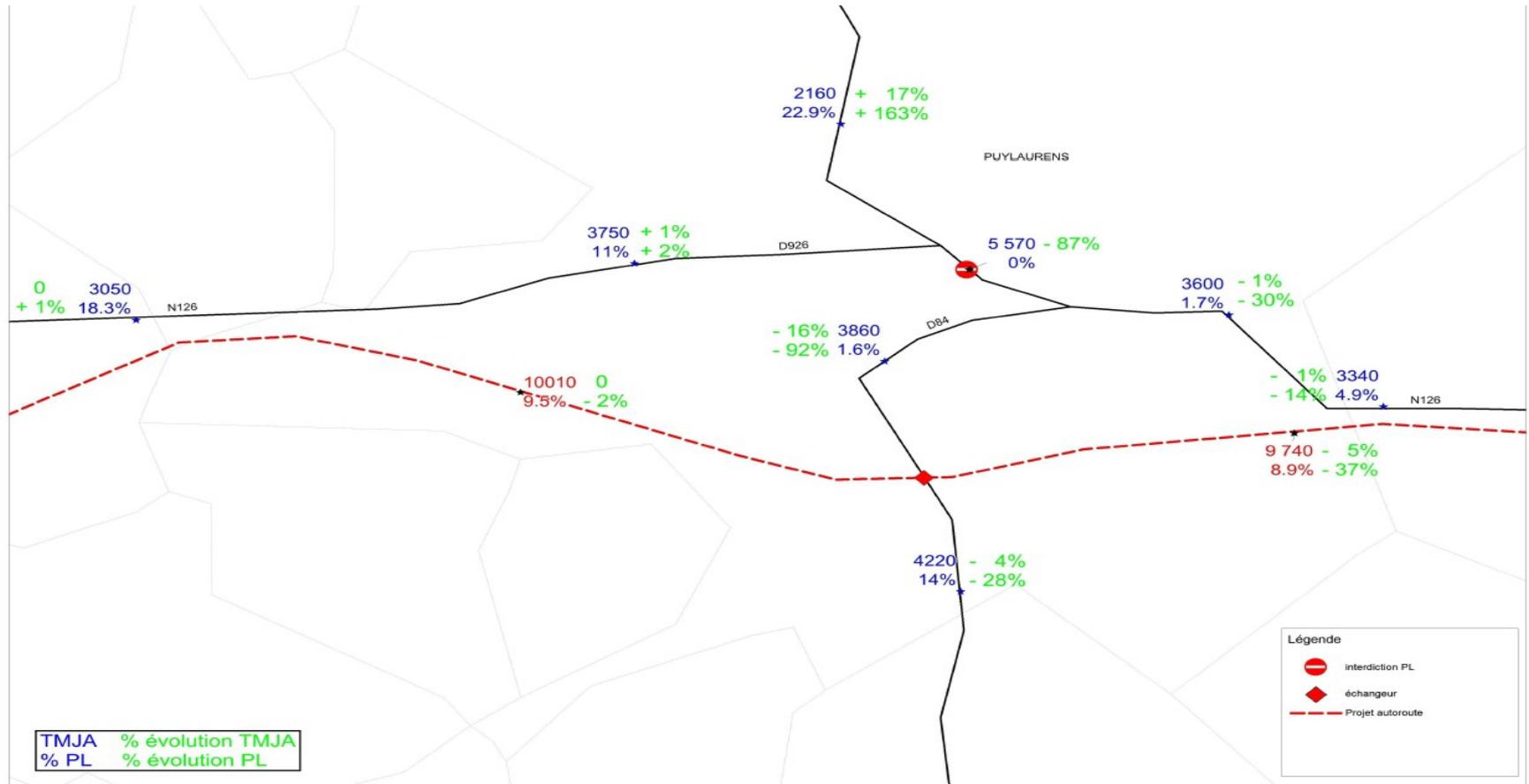


Illustration 2: trafic à l'horizon 2022 avec l'autoroute



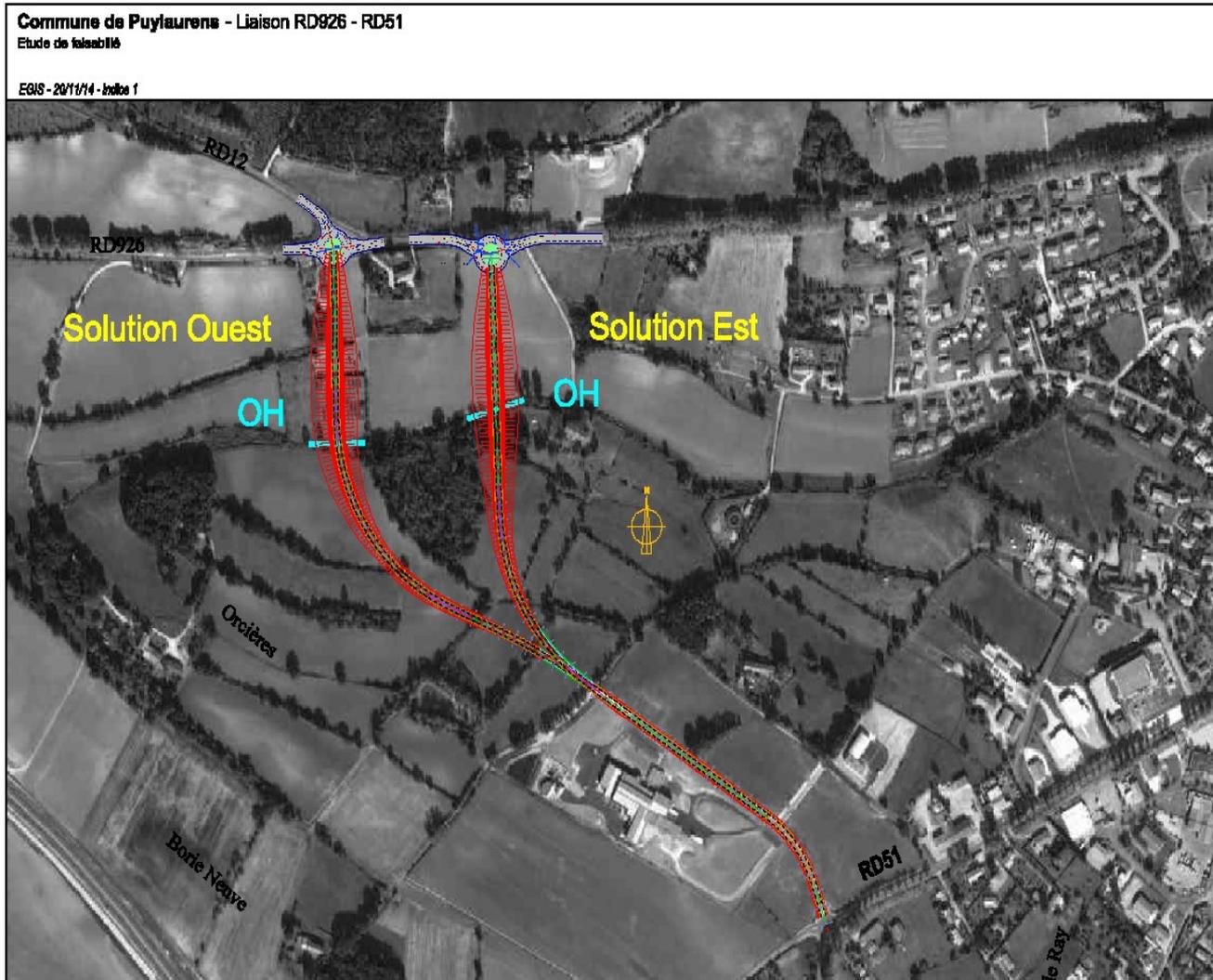
Augmentation sur RD 926 Ouest, RD84 entre Puylaurens et échangeur et dans le centre de Puylaurens
 Augmentation du trafic PL y compris dans le centre de Puylaurens
 Mais trafic en deçà de ceux avant la mise en service de la déviation

Interdiction de circulation PL dans Puylaurens : effet sur l'autoroute



L'interdiction de circulation des PL dans Puylaurens induit une baisse de trafic PL sur autoroute importante, les PL provenant du nord et de l'ouest de Puylaurens ne pouvant prendre l'échangeur autoroutier de Puylaurens

Etude de solution : barreau de Puylaurens caractéristiques techniques

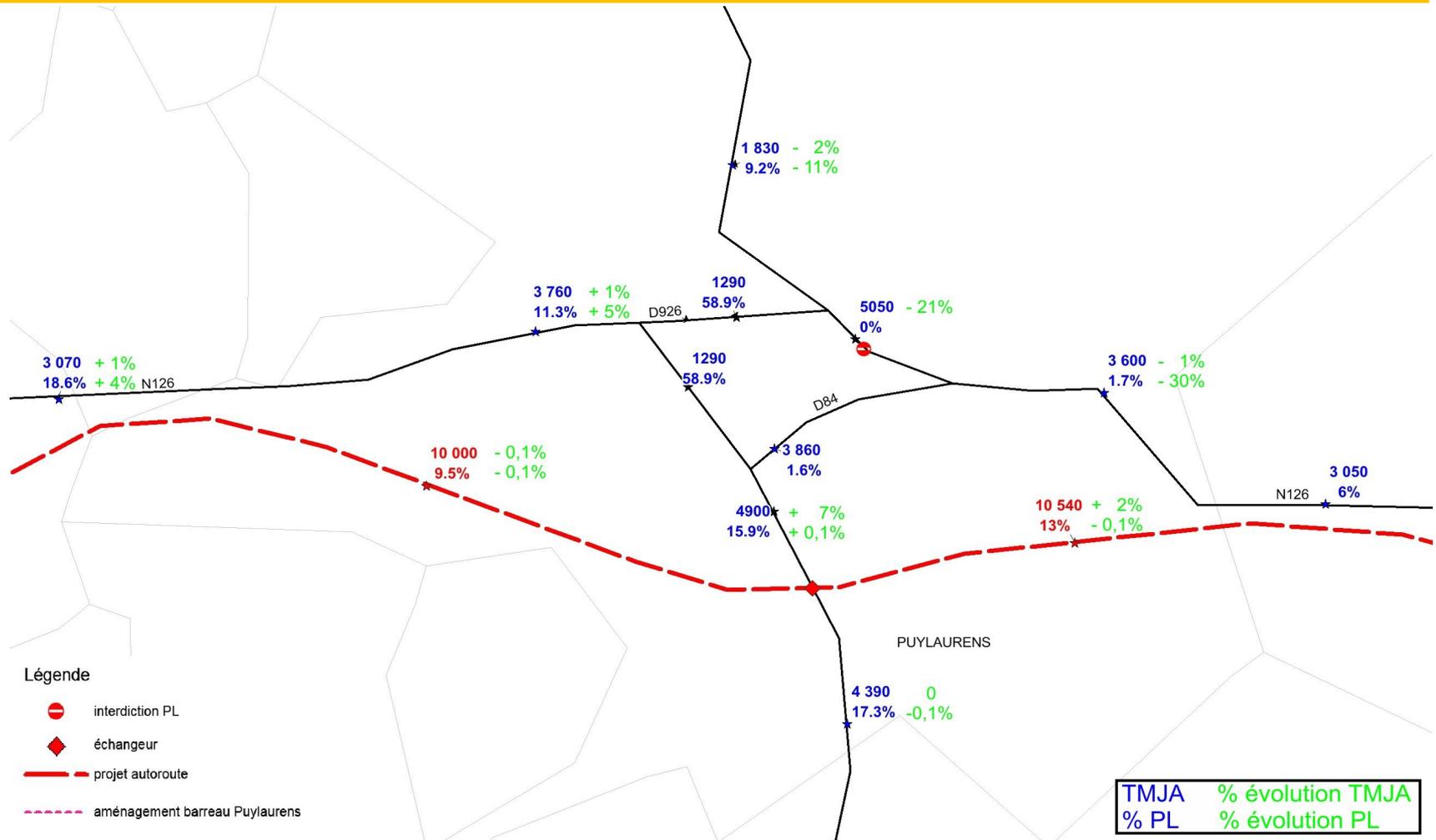


2 variantes étudiées

Principales caractéristiques :

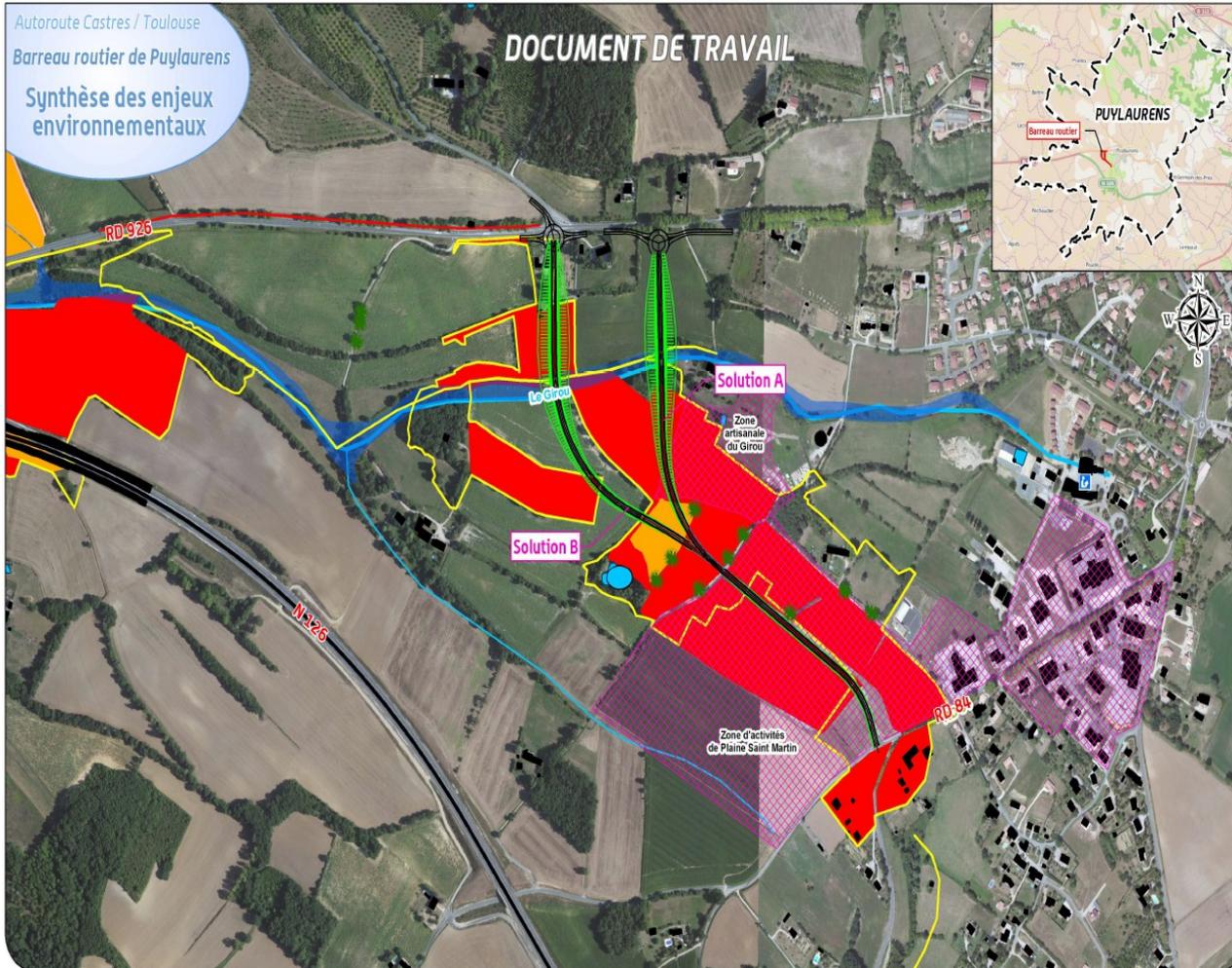
- 2 voies adaptées au trafic PL
- Pente maximale à 6 %
- Création d'un ouvrage d'art pour la franchissement du Girou

Etude de solution : barreau de Puylaurens enjeux en terme de trafic



Le barreau permet de retrouver sur l'autoroute des trafics comparables à ceux attendus sans l'interdiction dans le centre de Puylaurens.
Le centre est délesté des poids lourds.

Etude de solution : barreau de Puylaurens enjeux environnementaux



- Girou traversé : enjeu fort
- Arbres à grands capricornes : enjeu assez fort
- Habitat et flore : zone dégradée => enjeux assez faibles
- Oiseaux et milieu aquatique : pas d'enjeu significatif

Légende

— Limite communale
— Réseau hydrographique

Barreau routier de Puylaurens
— Fossé
— Axe et plateforme
— Délais
— Remblais

MILIEU HUMAIN

— Etablissement scolaire
— Bâti
— Zone d'activité

MILIEU NATUREL

— Mares ou plans d'eau favorables aux amphibiens
— Chênes à Grand Capricorne
— Sites à enjeux naturalistes
— Enjeu fort
— Enjeu assez fort

MILIEU PHYSIQUE

— Zone inondable

Novembre 2014

Échelle : 1/6000
Sources: BAESMAP ESRI,
Les contributeurs d'OpenStreetMap
0 100 200
m

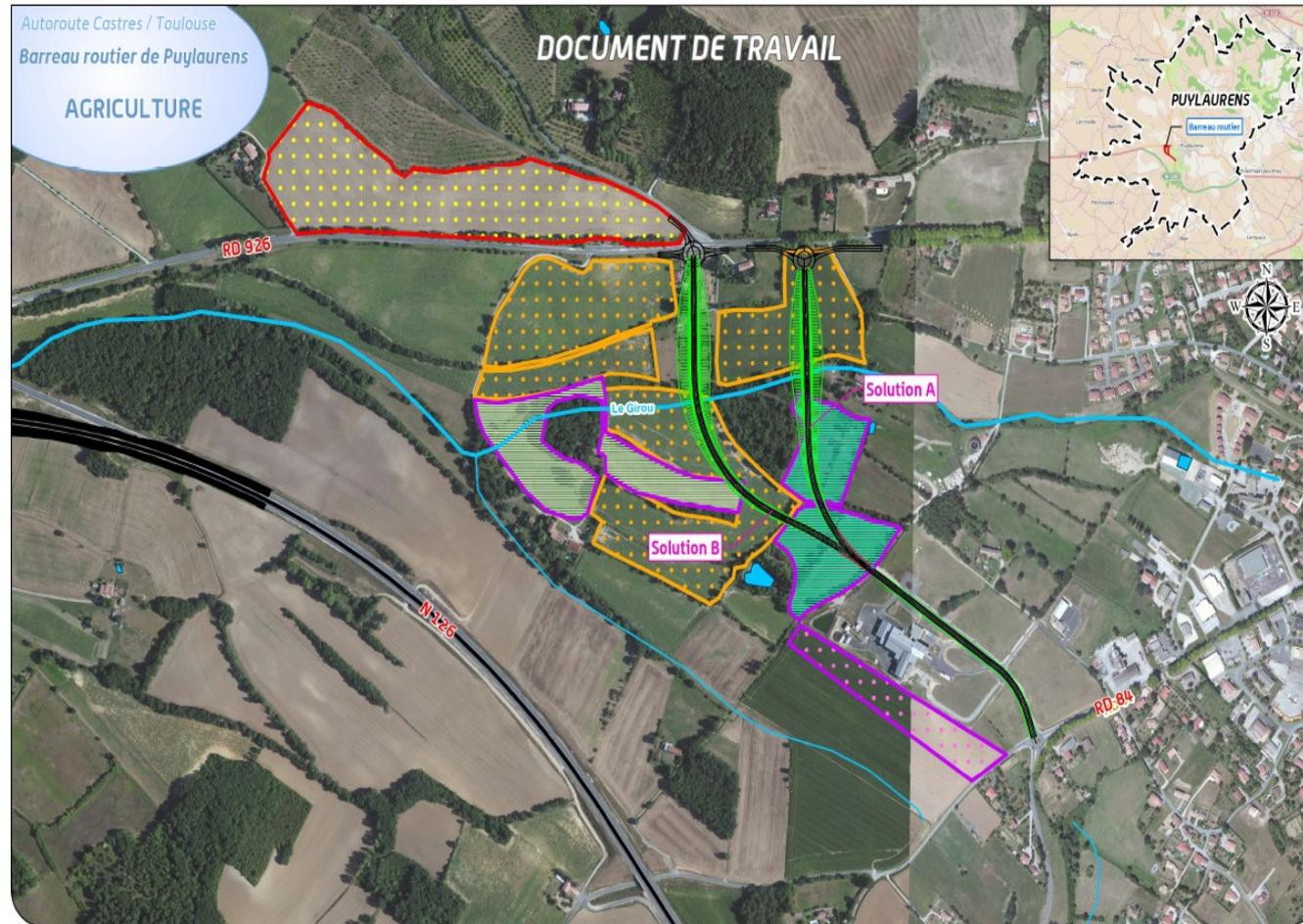
Nota: Données environnementales à jour 01/06/2014

Etude de solution : barreau de Puylaurens enjeux agricoles

2 exploitations agricoles dynamiques impactées :

L'une avec cultures

L'autre avec élevage bovins laitiers



Légende

— Limite communale
— Réseau hydrographique

Tracé de référence

— Déblai
— Remblai
— Axe

Exploitation agricole

103
109
32

Culture

••• Blé dur
••• Orge / Triticale
••• Tournesol

— Prairie temporaire
— Prairie permanente

Nota: Données environnementales 2012

Novembre 2014

Échelle : 1/6000

Sources: BAESMAP ESRI,

Les contributeurs d'OpenStreetMap

0 100 200 m

barreau à Puylaurens

Coût et impact sur subvention d'équilibre

Coût du barreau estimé à environ 6,5 M€ HT₂₀₂₀

Baisse de la subvention d'équilibre du projet d'autoroute d'environ 7,5 M€ HT₂₀₂₀ hors coût du barreau

En intégrant le coût du barreau de Puylaurens au projet autoroutier ; la subvention d'équilibre serait en baisse d'environ 1 M€ HT₂₀₂₀

Barreau de Puylaurens

Synthèse des enjeux

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 M € HT	++

Proposition de la DREAL :

Le barreau a un effet positif sur le projet autoroutier en baissant le montant de la subvention d'équilibre.

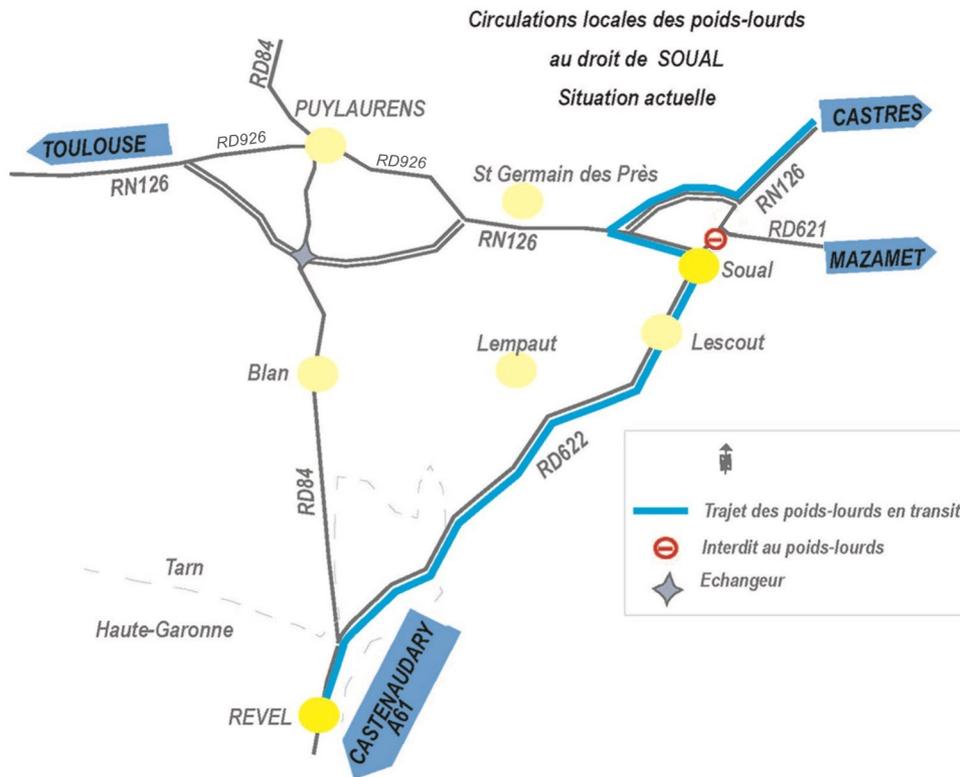
Il a également un effet positif sur la desserte du territoire en permettant une circulation Nord/sud par la RD84

La DREAL propose d'intégrer le barreau de Puylaurens au dossier d'enquête publique du projet autoroutier

4

Etude des circulations locales autour de Soual

Situation actuelle

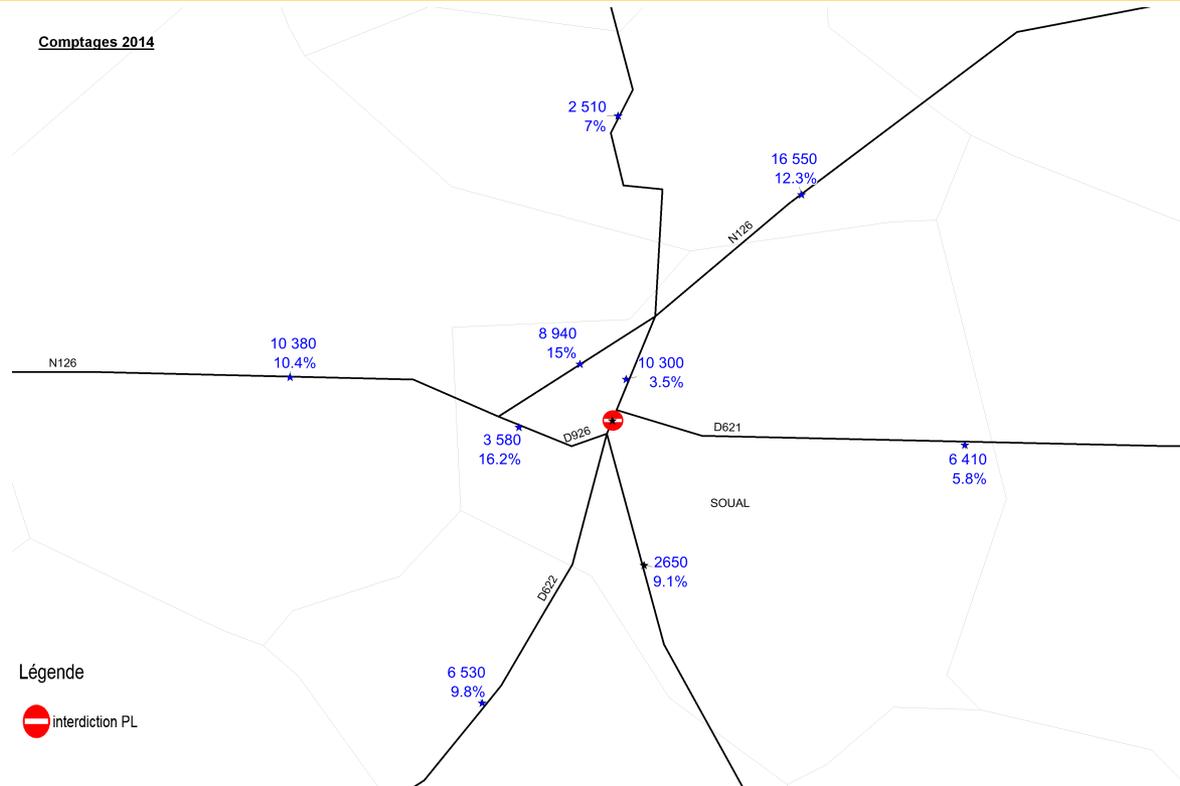


- Arrêté municipal du 19 juin 2011 : interdiction de circulation des PL dans Soual

- Itinéraire PL actuel par RD622 puis RD926 et emprunt de la déviation de Soual

- Réaménagement par la mairie de la traversée de Soual

Analyse des trafics- situation actuelle



- Flux est-ouest empruntent la déviation : 9000 VL environ dont 1350 PL environ
- Trafic Nord/Sud sur RD 622 important environ 10 000 VL TMJA dans le centre de Soual
- Peu de PL dans Soual : les PL se reportent sur la déviation de Soual

Analyse des flux PL dans zone de Soual

Enquête de trafic menée en juin 2014 sur origines/destinations des PL empruntant RD622, RD 926 et déviation de Soual :

- Mouvement sud (A61-Castelnaudary) vers Est : 50%
- Mouvement Sud vers nord du Tarn: 28 %
- Mouvements en échange avec la zone de Soual, Puylaurens, St Avit, Lempaut : environ 14 %

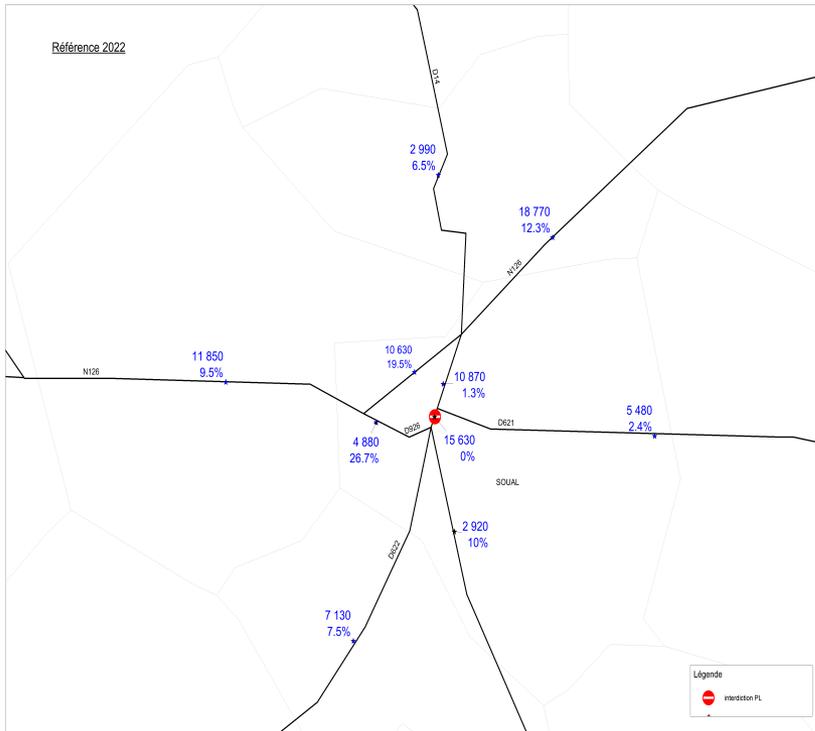
La majorité du trafic PL empruntant la déviation de Soual correspond à du trafic de transit

Situation avec autoroute

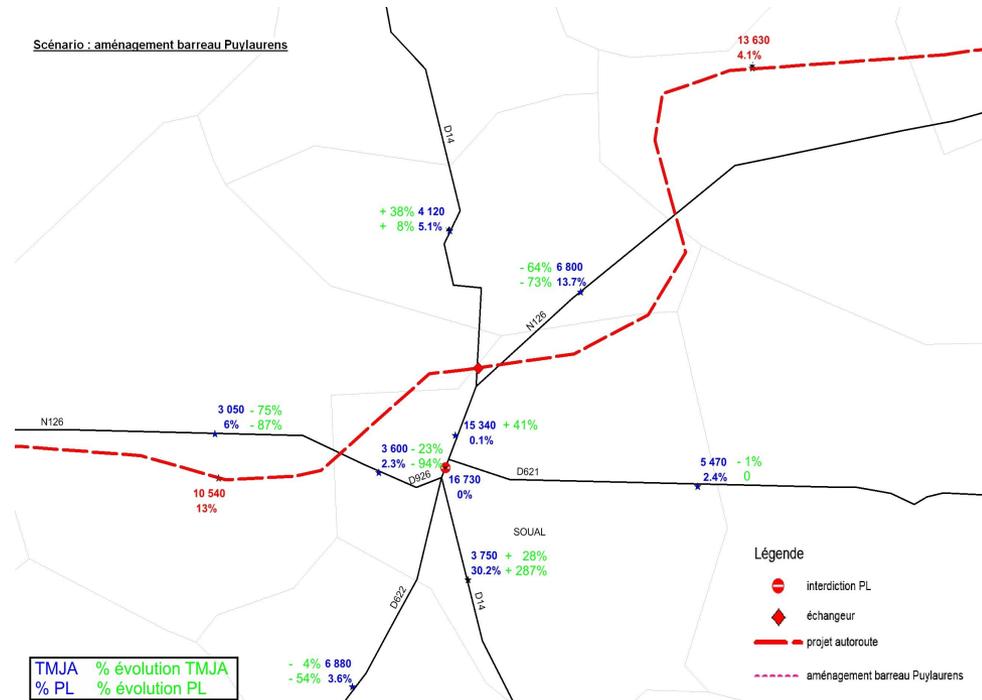
- Intégration de la déviation de Soual dans le projet d'autoroute
- Echangeur de Soual positionné à l'Est de la commune

Projections de trafic après mise en service de l'autoroute

Traffics à l'horizon 2022 sans autoroute



Traffics à l'horizon 2022 avec autoroute



Report de trafic majoritaire sur autoroute

Baisse sur le réseau de 2ndaire RD926, RD621, RD 622, RN126

Augmentation du trafic VL limité dans le centre bourg et plus sensible dans entre le centre bourg et l'échangeur

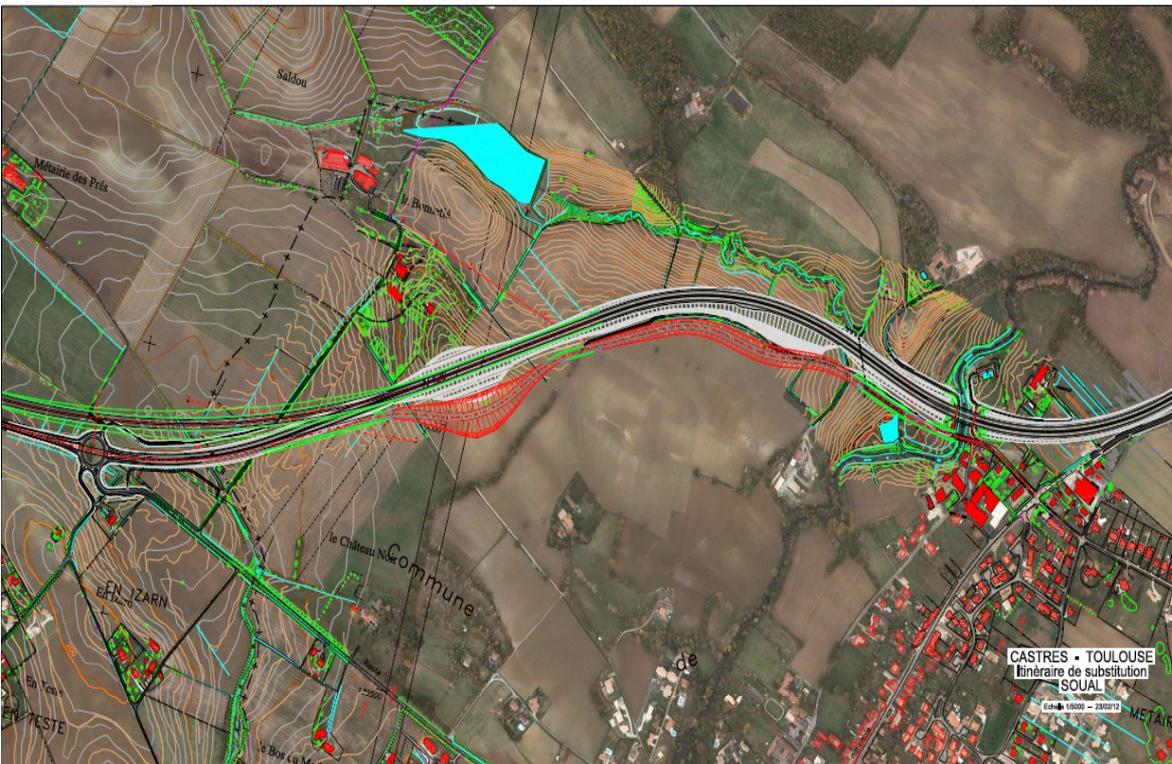
Etudes de différentes solutions de déviation à Soual

Plusieurs solutions envisagées par la DREAL :

- Déviation par le Nord, parallèle à la déviation actuelle, proposée par la mairie de Soual et la chambre d'agriculture en 2012 ;
- Déviation par l'Est ;

Etude de solution : déviation de Soual caractéristiques techniques

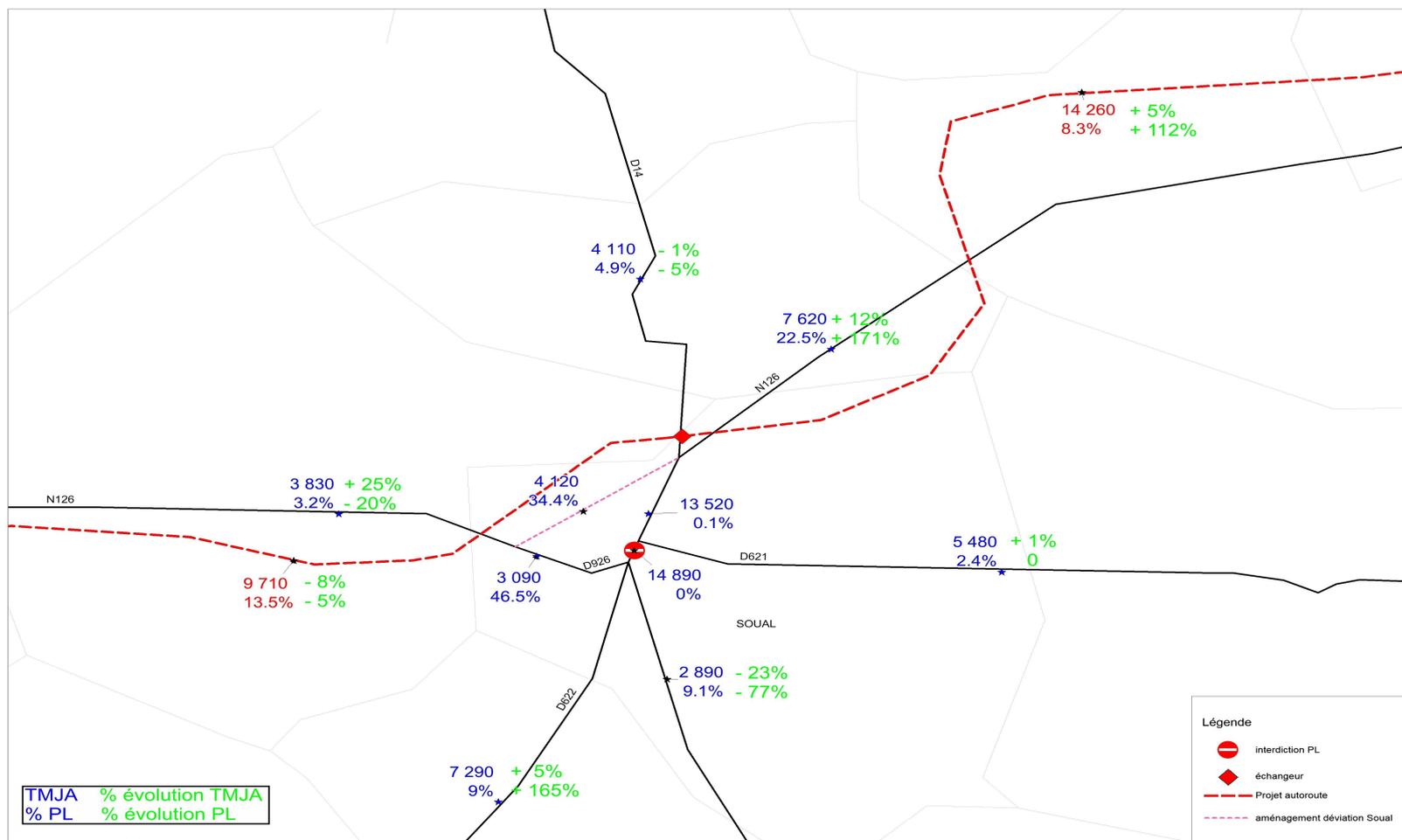
2 voies adaptées aux
circulations PL



Contournement ouest
proposé par la mairie de
Soual et la chambre
d'agriculture du Tarn trop
proche des talus de la
déviation actuelle : non
faisable techniquement

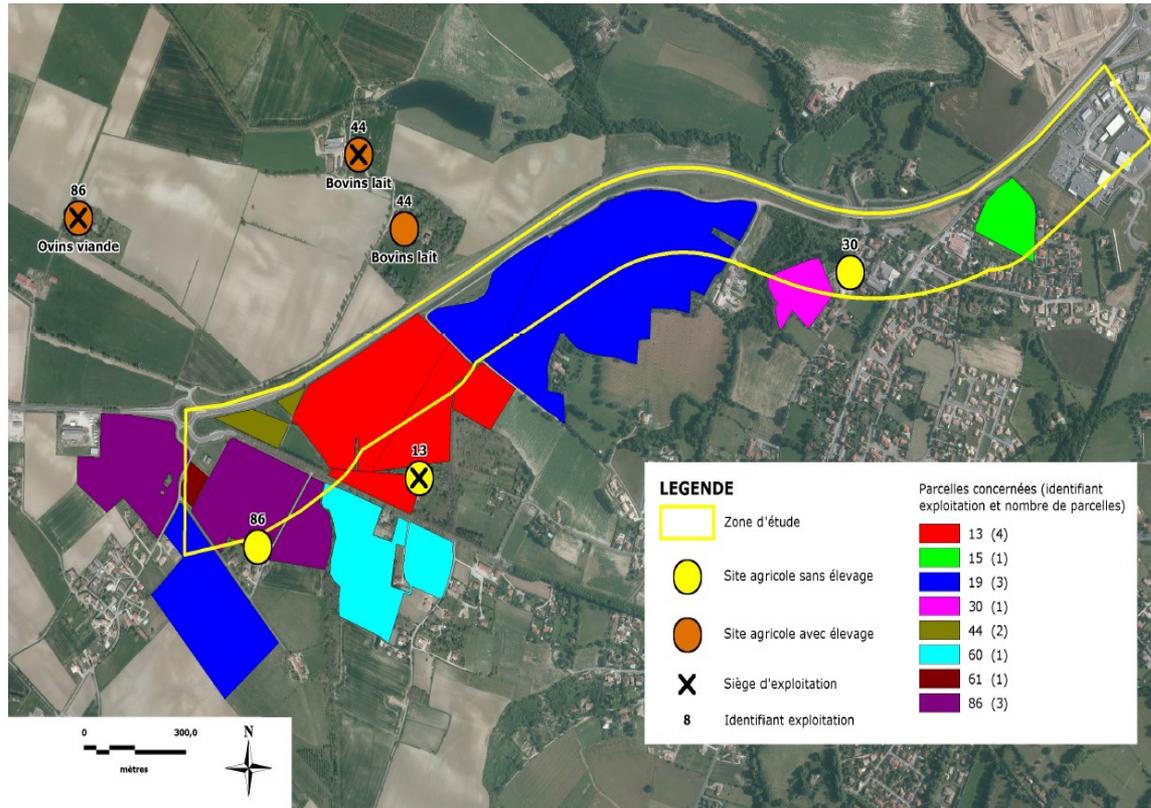
Décalage nécessaire de la
voie au sud avec un
déblai d'environ 15 mètres

Etude de solution : déviation de Soual enjeux en terme de trafic



Augmentation du trafic PL sur l'autoroute entre Soual et St Palais
 Trafic de 4120 veh sur la déviation dont 34,4 % de PL : PL venant de l'Est vers Ouest ou Sud
 Peu d'impact sur le centre de Soual

Etude de solution : déviation de Soual enjeux agricoles

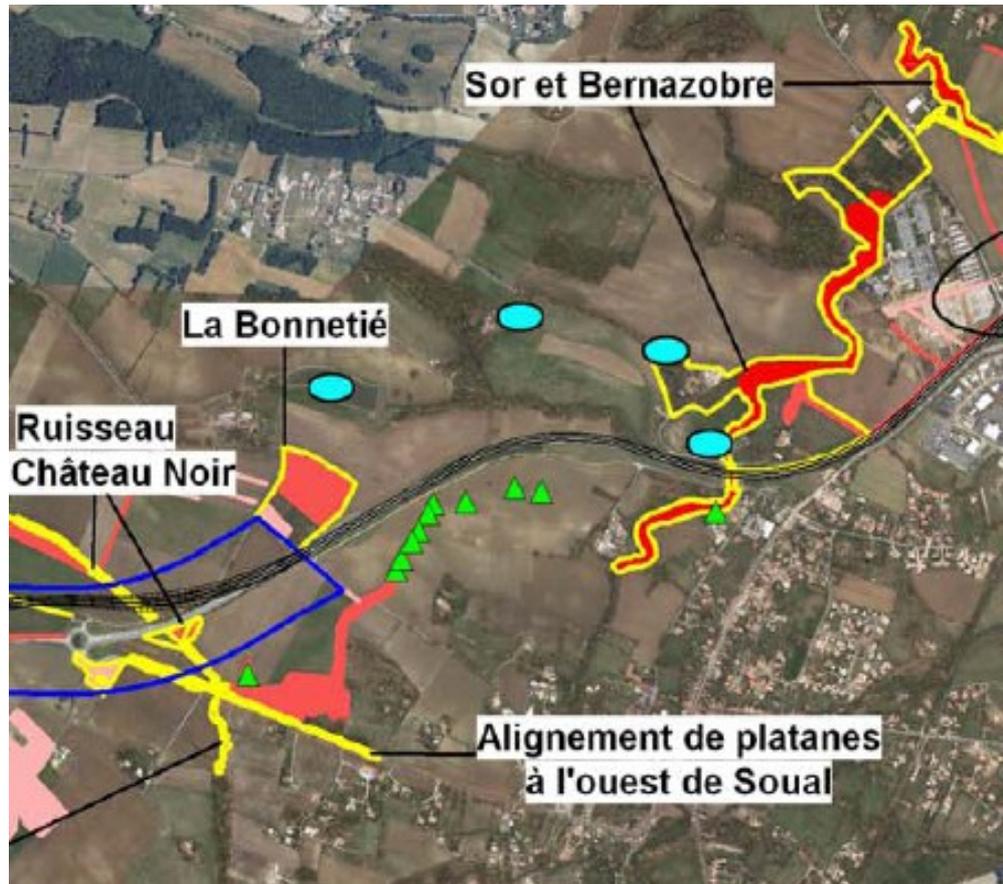


Impact fort sur
l'agriculture

8 exploitations
concernées et un
bâtiment agricole

Mesures
d'indemnisation à
prévoir pour le foncier

Etude de solution : déviation de Soual enjeux écologiques



Impact le plus fort sur le franchissement du ruisseau du Sor, habitats et corridors de mammifères (loutre, campagnol amphibie) et corridor de déplacement de chauves-souris

Impact sur plusieurs chênes à Grand Capricorne

Etude de solution : déviation de Soual enjeux financiers

Coût de la déviation estimé à environ 9,1 M€ HT₂₀₂₀.

Augmentation de la subvention d'équilibre du projet d'autoroute d'environ 1 M€ HT₂₀₂₀ hors coût de la déviation

Soit en 10 M€ HT₂₀₂₀ en intégrant le coût de la déviation

Décision du 22 avril 2014 : surcoût sur la subvention d'équilibre entièrement à la charge des collectivités.

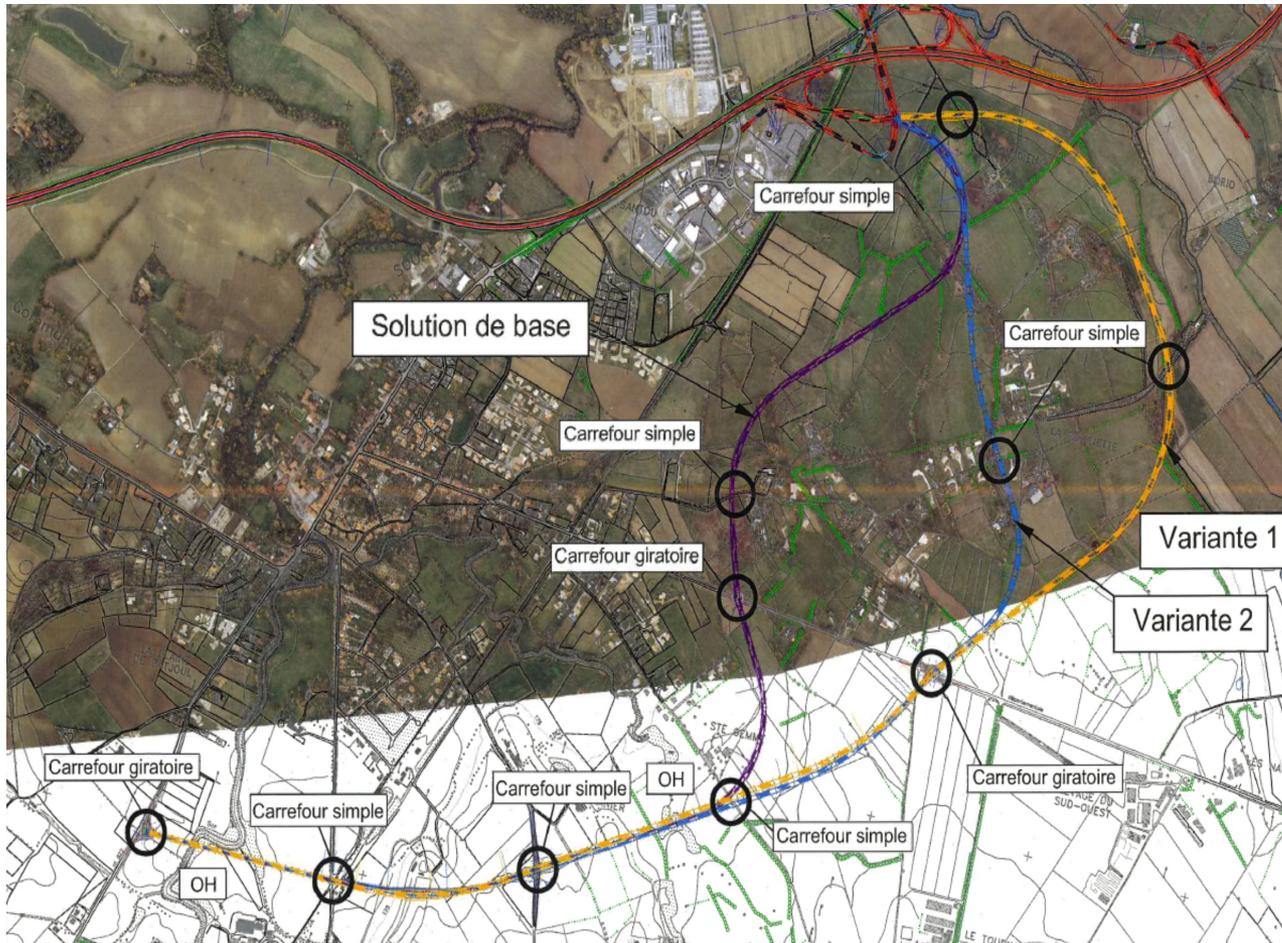
La déviation de Soual

Synthèse des enjeux

Trafic	La déviation permet d'augmenter légèrement le trafic sur l'autoroute	+
Enjeux environnementaux	Enjeux environnementaux forts : chêne à grand capricorne et franchissement du Sor et du ruisseau du château noir abritant des espèces protégées	--
Enjeux agricoles	Huit exploitations touchées	--
Enjeux financiers	Augmentation du coût de la subvention d'équilibre de 10M € HT avec coût de la déviation	-

Recherche de solutions alternatives

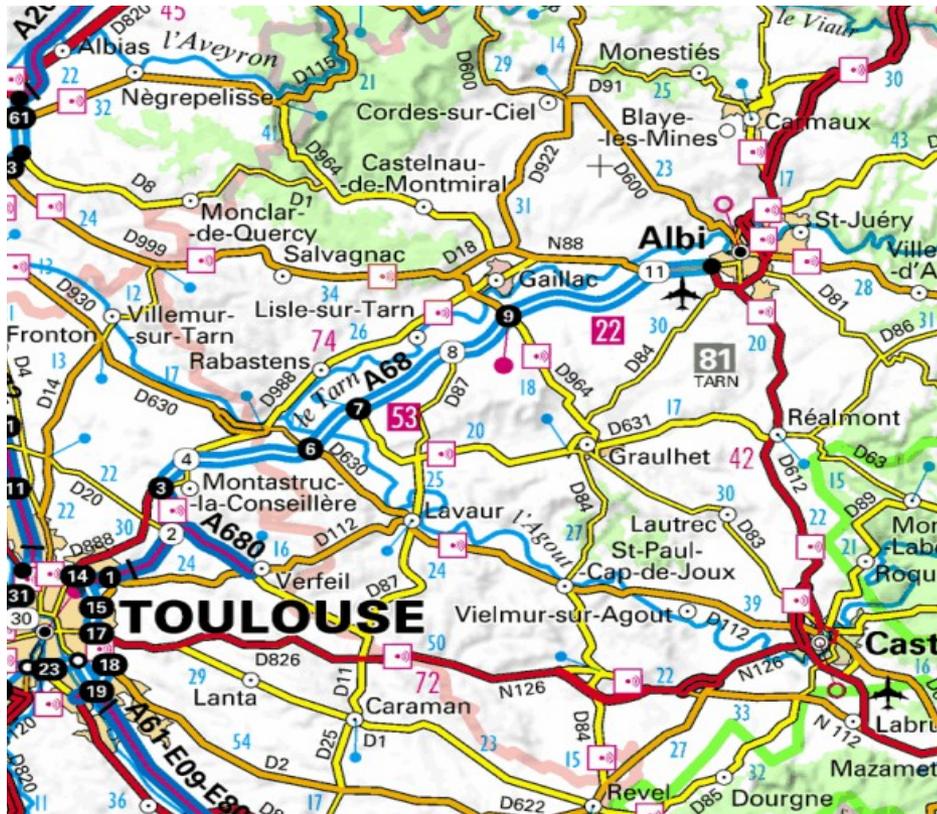
Déviatisation Est



Trois variantes étudiées :

- Environ 3,5 km
- Plusieurs carrefours avec réseau local
- 2 ouvrages hydrauliques
- Cout d'environ 20M € HT
- Etudes non poursuivies

Analyse des itinéraires de substitution pour les PL



- Le trafic de transit vers Soual est surtout un trafic Sud vers Est et Sud vers Nord par RD622
- Le mouvement empêché actuellement par interdiction de circulation PL dans Soual se reportera sur autres RD que RD 926 après mise en place de l'autoroute
- Reports probables de ces flux sur RD 85, RD 84, RD612

•

Analyse des circulations locales des PL

Trajet Revel vers Soual Est

Passage par échangeur de Puylaurens :

- Allongement de parcours : 3 km sur environ 20 km (+ 15%)
- Circulation moins heurtée sur autoroute
- Coût supplémentaire : carburant estimé environ 1,2 €+ tarif estimé 2,5 €

Plus une entreprise est proche de Soual, plus l'allongement de parcours par Puylaurens est important.

Analyse des circulations locales des PL

Pour identifier les trafics locaux les plus pénalisés : enquête menée en 2011 sur les entreprises des pôles d'activité de Revel, de la montagne Noire et de la zone de Soual- En Toulze

- Le transport de matériaux de carrières de la montagne noire vers la RN 126 Est : 50 PL/j environ
- l'expédition de farine de Revel vers Castres (2 à 3 PL/jour)
- Les activités de transporteurs locaux transportant pour le compte de ces entreprises : 10 à 15 PL/ jour (déjà comptabilisés)

Le trafic PL réellement impacté est estimé à environ 60 PL par jour

Itinéraires de substitution

Circulations locales des poids-lourds

au droit de SOUAL

Scénario de base (échangeur à Soual est)



Conclusion

Le trafic poids lourds à Soual est essentiellement un trafic de transit, qui s'est déjà adapté à l'interdiction de traverser le bourg de Soual.

Les poids lourds ont le choix entre deux principaux itinéraires de substitution

- la RD84 puis autoroute à partir de l'échangeur de Puylaurens
- la RD85 de Revel à Castres

L'aménagement d'une déviation pourra être réalisé indépendamment du projet d'autoroute et sans impact sur l'économie générale de l'appel d'offre de concession.

=> solution de base étudiée dans le projet soumis à l'enquête publique

5

Les prochaines étapes



Les prochaines étapes

- Réunions techniques sur rétablissements et insertion dans le cadre de vie avec les collectivités
- Groupes de travail environnement et aménagement-agriculture
- Finalisation du dossier d'enquête publique
- Comité de suivi pour présentation du projet de dossier soumis à l'enquête publique
- Comité de pilotage : - échangeurs et itinéraire de substitution
 - présentation du projet de dossier soumis à l'enquête publique
- Saisine de la CNDP
- Concertation inter-service de l'administration
- Sollicitation de l'avis de l'autorité environnementale