

>> Zone d'échange de Puylaurens

> **Présentation**

Ce secteur compte actuellement un échangeur situé sur l'actuelle déviation de Puylaurens, permettant de rejoindre la RD 84 reliant Graulhet à Revel.

> **Analyse des fonctionnalités locales et définition du scénario**

L'échangeur est existant et sera maintenu dans le cadre de l'intégration de la déviation de Puylaurens au projet d'autoroute. Il n'y a donc qu'un scénario d'échange. Celui-ci est toutefois différent de la situation actuelle, en ce sens qu'un certain nombre d'échanges ne seront plus permis localement, l'unique accès / sortie à la déviation de Puylaurens étant, dans le cadre du projet autoroutier, l'échangeur existant.

> **Positionnement de l'échangeur**

S'agissant de l'aménagement d'un échangeur existant, le positionnement est déjà défini. L'objectif de l'aménagement est de réutiliser au mieux l'infrastructure existante, dont l'ouvrage de franchissement de la déviation de Puylaurens et les carrefours giratoires de l'échangeur.

> **Enjeux environnementaux**

Les enjeux environnementaux sont peu nombreux :

• **Agriculture :**

La surface agricole est travaillée par trois structures (N°5, 10 et 16) en phase de croisière. Une parcelle de l'exploitation n°12, située à proximité du siège agricole, est irrigable à partir des infrastructures collectives de l'ASA de la Montagne Noire et présente une structuration intéressante compte tenu de sa taille.

• **Milieu physique :**

La présence, au droit de l'emprise de l'extension de l'échangeur, du ruisseau de Cadiès.

• **Patrimoine culturel :**

La proximité d'une zone à forte densité archéologique (au nord-est).

• **Cadre de vie :**

Le bâti reste très diffus et se présente en hameaux épars : Saint-Laurens, En Batut.

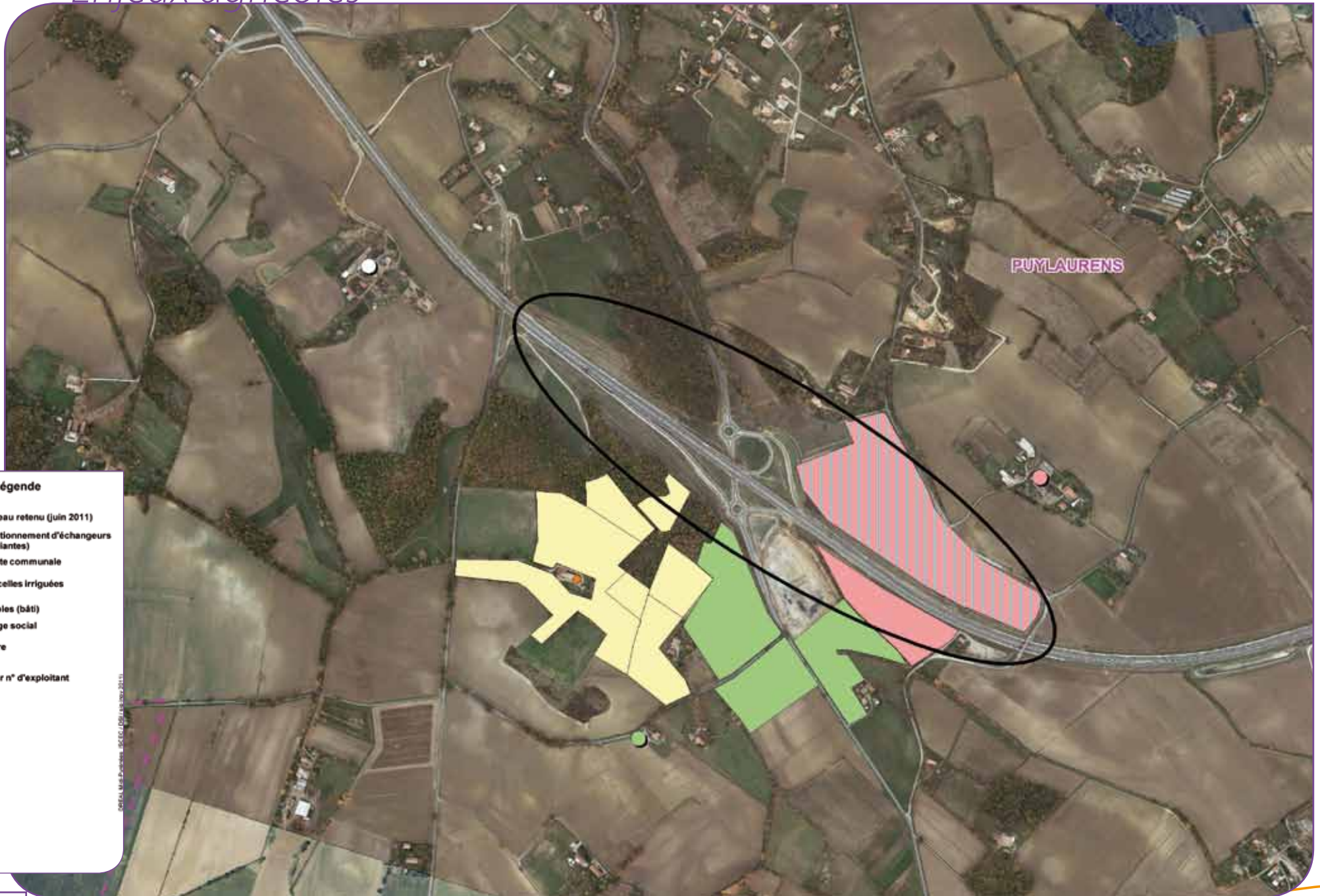
• **Paysage :**

Bien que la vallée offre un relief intéressant, la présence de la déviation et de la RD 84 artificialise d'ores et déjà le paysage.

• **Faune et flore :**

Enjeu mammalogique au niveau du ruisseau le Cadiès (habitat du Campagnol amphibie).

Enjeux agricoles



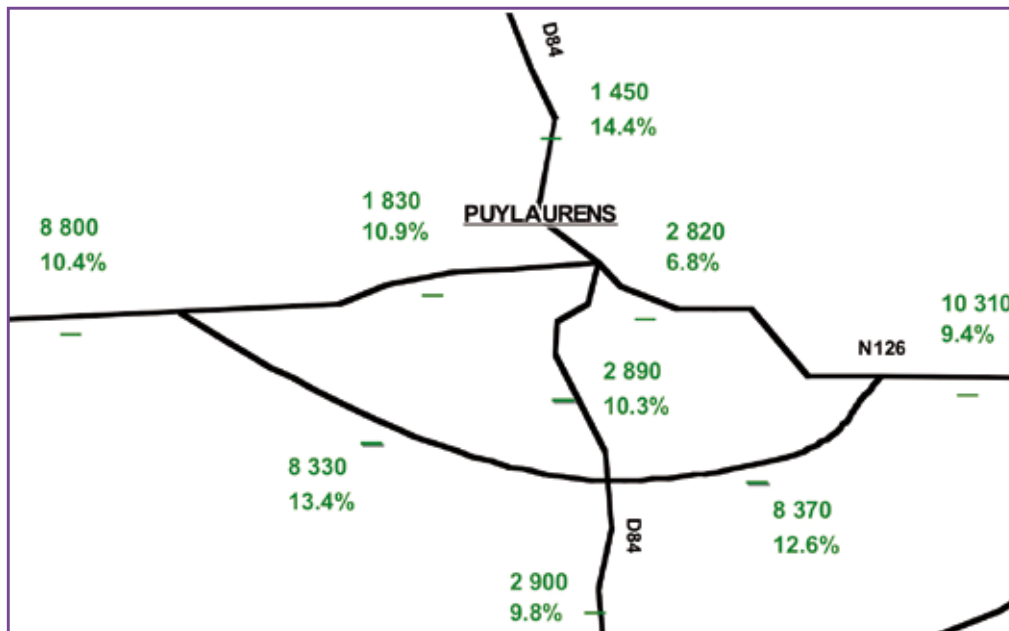
Enjeux écologiques



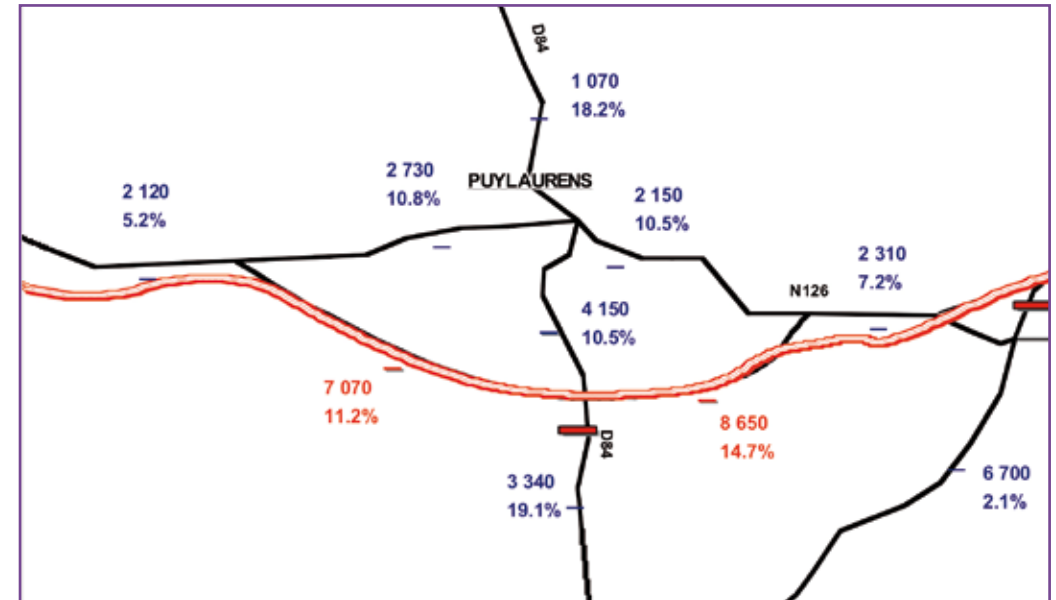
> Trafics et éléments financiers

Trafics sur le réseau secondaire :

Situation sans autoroute



Situation avec l'échangeur de Puylaurens

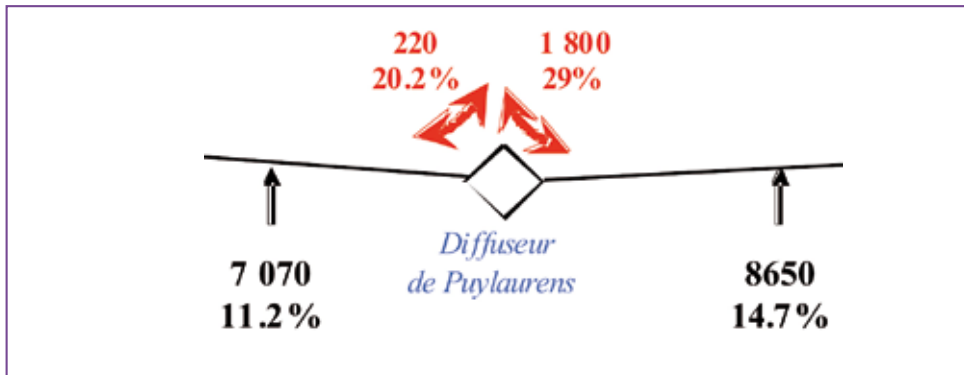


L'intégration de la déviation de Puylaurens va modifier les circulations locales aussi bien pour les voitures que pour les camions (cf. partie Itinéraire de substitution).

La réalisation du projet autoroutier, en utilisant la déviation de Puylaurens, se traduira par une augmentation du trafic dans la traverse du bourg (côté ouest), aussi bien pour les déplacements est-ouest (principalement des déplacements locaux pour les camions) que pour les déplacements nord-sud.

Par ailleurs, la réalisation de l'autoroute entraînera une baisse de trafic sur la RN 2126 à l'est de Puylaurens. En effet, les usagers voulant accéder rapidement à Castres devront emprunter la RD 84 afin de rejoindre l'échangeur situé au centre de la déviation.

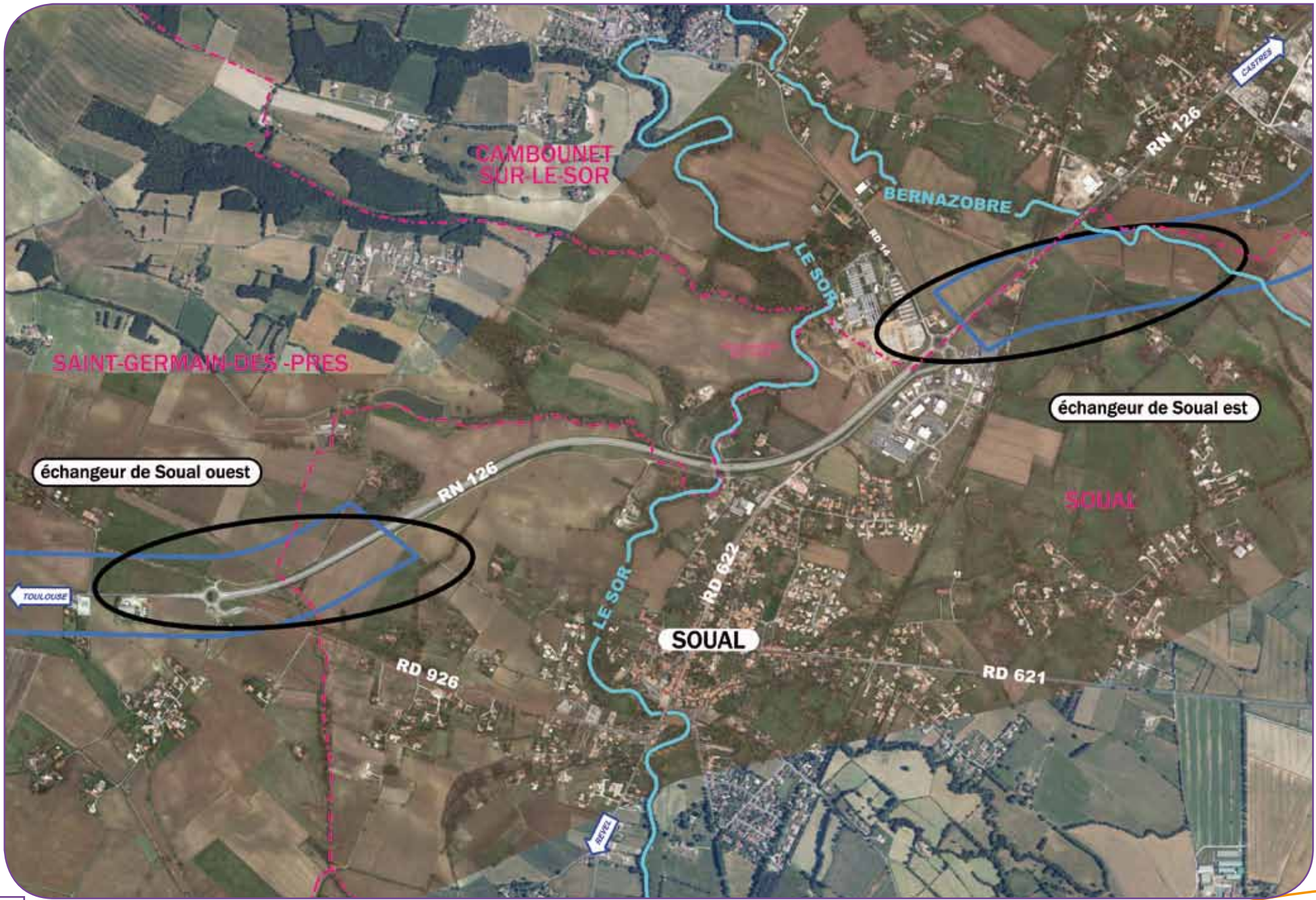
Trafics sur l'autoroute :



Ce schéma montre que l'échangeur de Puylaurens est majoritairement utilisé en direction de Castres avec une forte proportion de poids lourds. En effet, les camions faisant le trajet Revel - Castres ne peuvent pas passer par Soual dans le scénario de base.

Éléments financiers :

Il serait nécessaire d'installer des équipements de péage sur l'échangeur de Puylaurens : pour ce faire, il est nécessaire de réaliser une nouvelle bretelle pour transformer l'échangeur de Puylaurens en type losange et d'installer quatre gares de péage sur chacune des bretelles. Le montant de ces travaux est estimé à 6,5 millions d'euros TTC, soit 5,4 millions d'euros HT.



>> Zone d'échange de Soual

> **Présentation**

L'implantation d'un échangeur local à l'est est justifiée par la situation de la commune de Soual à la croisée de la RN 126, des routes départementales RD 621 reliant Labruguière et Puylaurens, et RD 622 reliant Castres et Revel.

Un échangeur à l'ouest de la déviation de Soual, en sus de l'échangeur à l'est de cette dernière, a été demandé lors des concertations précédentes afin de permettre notamment d'accueillir les usagers venant de Revel.

> **Analyse des fonctionnalités locales et définition des scénarios**

L'intégration de la déviation de Soual, mise en service en 2000, dans le projet autoroutier, va modifier les circulations locales aussi bien pour les voitures que pour les camions.

La commune de Soual réalise actuellement des travaux d'aménagement du centre-bourg, ce qui se traduit notamment par une reprise du profil en travers de l'avenue de Toulouse sur sa partie urbanisée et de l'avenue de Castres entre l'avenue de Toulouse et le carrefour giratoire d'extrémité est de la déviation. Cet aménagement, en réduisant les voies de circulation, ne permet pas le passage des camions sur l'avenue de Castres entre la RD 621 et le carrefour giratoire d'extrémité est de la déviation.

Lors de la concertation, la commune de Soual a exprimé son accord quant à la priorité d'un échangeur à l'est de Soual, mais a aussi exprimé son inquiétude quant aux déplacements

nord-sud, c'est-à-dire depuis Castelnaudary et Revel jusqu'à Castres et Albi, des camions. Pour conserver les mêmes circulations de camions, notamment pour les déplacements locaux (carrières à Dourgne), le conseil municipal a proposé l'ajout d'un échangeur à l'ouest de Soual.

Ces réflexions ont conduit à l'élaboration de deux scénarios d'échanges :

- scénario de base : un échangeur à l'est de Soual
- variante : deux échangeurs à l'est et à l'ouest de Soual

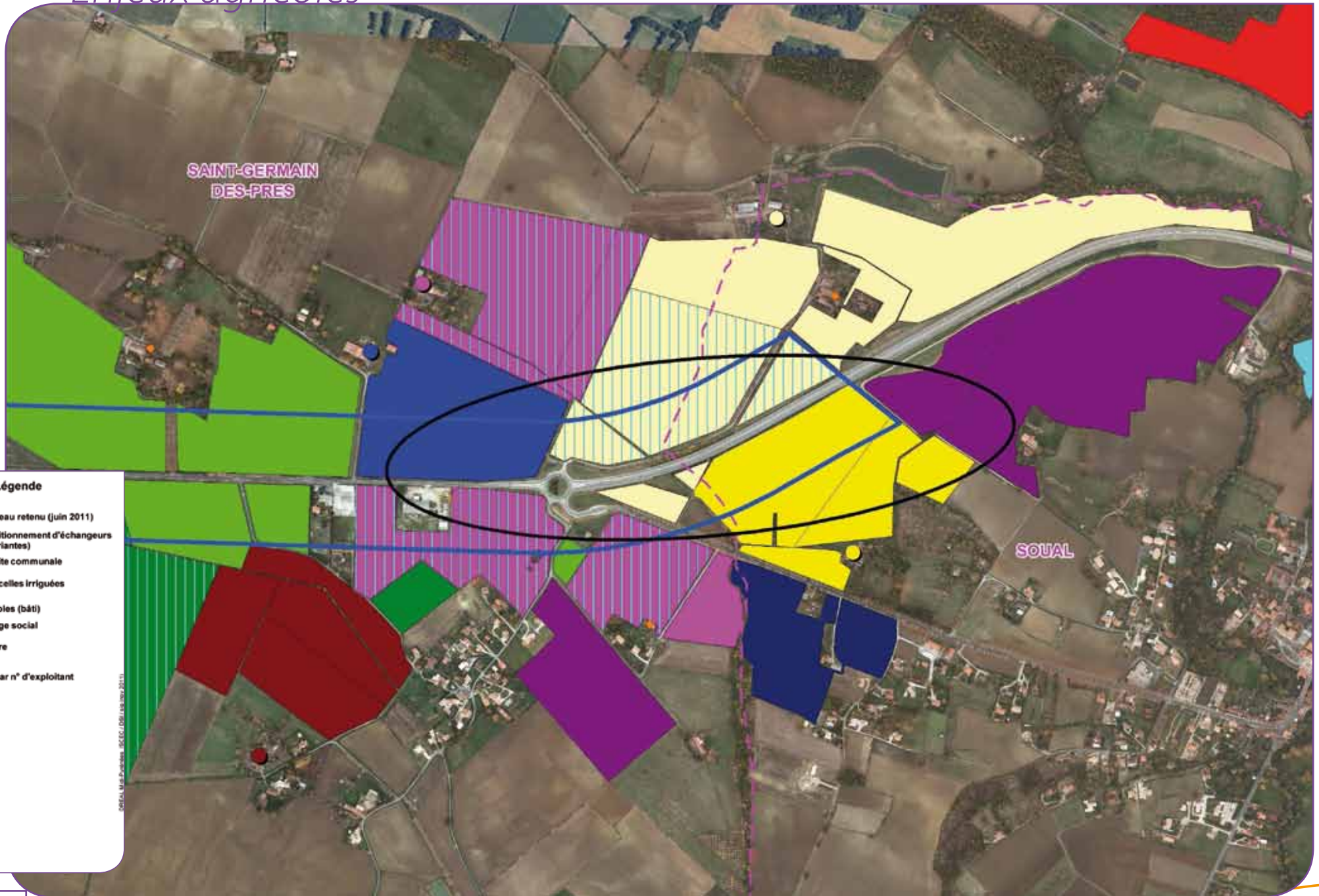
L'incidence en termes d'itinéraire de substitution et de circulations locales des poids lourds est analysée dans la partie relative à l'itinéraire de substitution.

> **Positionnement des échangeurs**

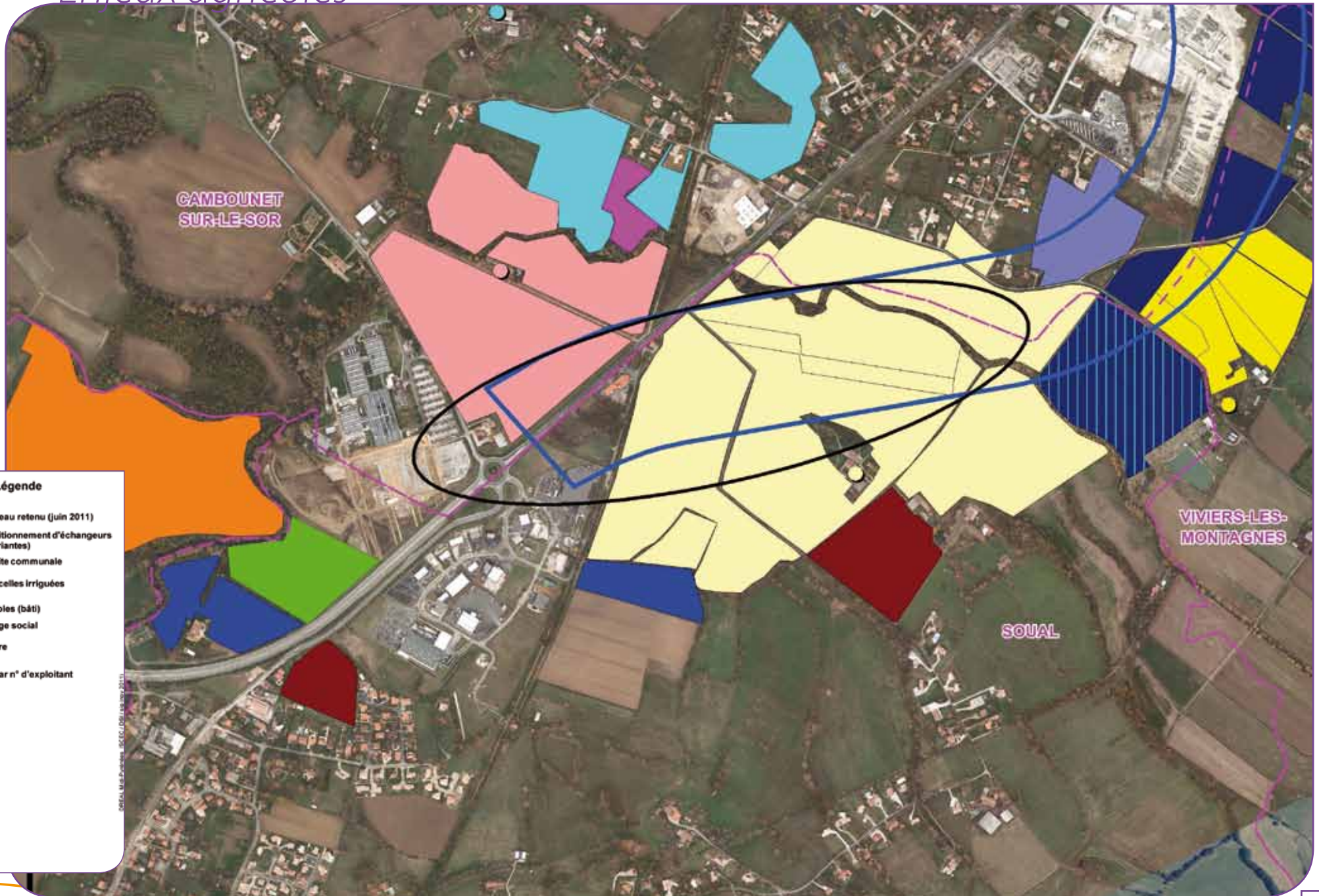
Concernant l'implantation de l'échangeur à Soual ouest, afin de limiter l'impact sur le bâti, le positionnement de l'échangeur est envisagé à l'est du carrefour giratoire existant en extrémité de la déviation de Soual avec un raccordement à la RD 926 à l'ouest du lieu-dit « Bosc de Moffre ».

Concernant l'implantation de l'échangeur à Soual est, afin de limiter l'impact sur les zones d'activités et le bâti, le positionnement de l'échangeur est envisagé à l'est du carrefour giratoire actuel d'extrémité de la déviation de Soual, au sud-est de la RN 126 et au sud du ruisseau Bernazobre.

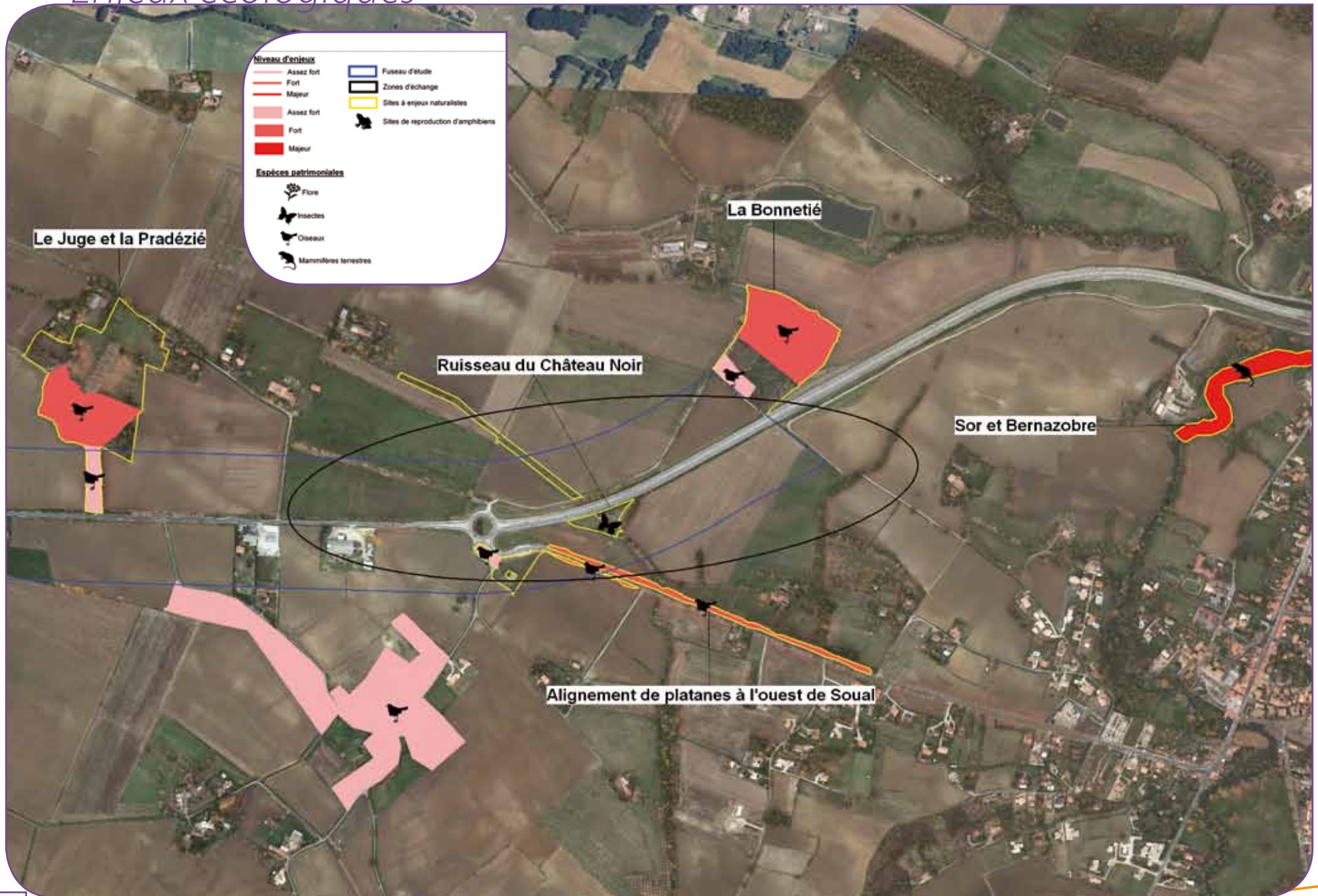
Enjeux agricoles



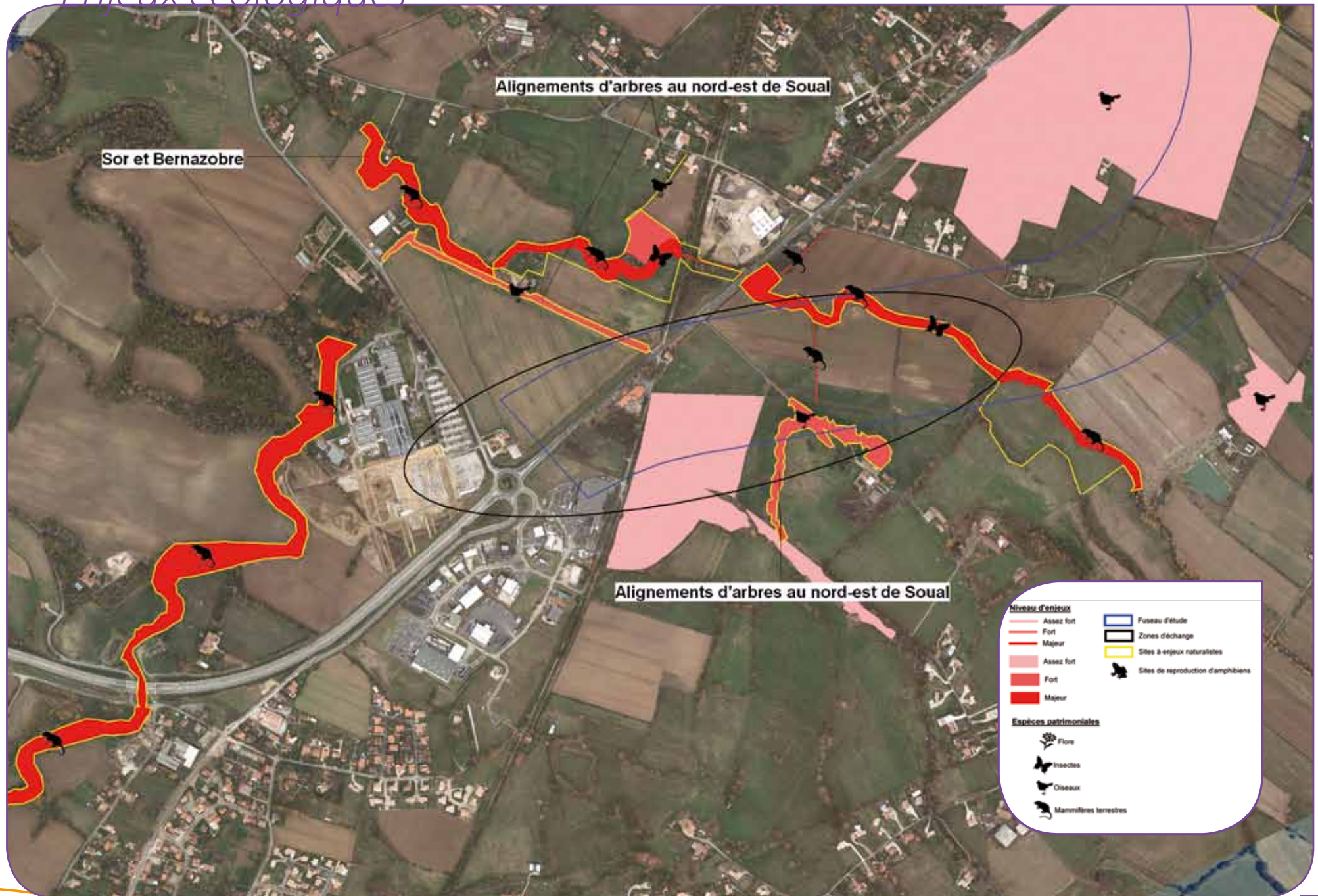
Enjeux agricoles



Enjeux écologiques



Enjeux écologiques



> Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux sont présentés par thématique, sans distinction pour chaque scénario. Pour autant, les trois scénarios ne sont pas équivalents vis-à-vis de leurs conséquences sur l'environnement : en effet, la réalisation d'infrastructures supplémentaires est plus défavorable à l'environnement (hors mesures de compensation).

- Soual ouest :

Les enjeux environnementaux au niveau de l'échangeur de Soual ouest sont les suivants :

• Agriculture :

Trois exploitations ont une part importante de leur parcellaire concerné (n°24, 23 et 3, respectivement 42%, 54% et 93%). Il s'agit de deux agriculteurs double-actifs (n°23 et 3) exploitant les terres dans une optique de gestion « patrimoniale » du foncier et d'un agriculteur âgé (n°24) n'ayant pas prévu de cesser son activité à court terme. L'exploitation n°13 produit du lait de vache et relève du régime de déclaration au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement. Elle dispose d'un parcellaire regroupé autour des bâtiments agricoles situés à proximité. Son parcellaire agricole est dédié aux cultures pour nourrir le troupeau, au pâturage, à l'épandage des effluents d'élevage. Une parcelle a conservé une bonne structure (morphologie, taille) malgré le fractionnement induit par la création de la déviation de Soual. Les potentialités agronomiques de ces sols sont intéressantes grâce notamment aux investissements de drainage et d'irrigation.

• Cadre de vie :

L'habitat au niveau de la zone d'échange est diffus et se compose de nombreux petits hameaux notamment au niveau de la Planche, de Métairie des prés, d'En Izarn, d'En Teste.

• Paysage :

Le projet pourrait renforcer l'urbanisation dans un secteur qui reste encore préservé de l'influence des agglomérations voisines.

• Patrimoine :

A noter l'existence d'un pigeonnier (patrimoine bâti non protégé) au niveau de la Bonnetié (à plus de 300 m de la zone étudiée).

• Milieu physique :

On relève la présence d'un affluent du Sor au niveau duquel des risques de compression existent.

• Faune et flore :

Le site présente un enjeu ornithologique avec le Pigeon colombin qui niche dans l'alignement de platanes de la RD 926 et la présence du Choucas des tours et de la Pie-grièche écorcheur. D'autre part, le site du « ruisseau du Château noir » abrite une station de Libellule fauve, espèce très localisée en Midi-Pyrénées, et l'Agrion de Mercure, espèce de libellule protégée.

- Soual est :

Les enjeux environnementaux au niveau de l'échangeur de Soual est sont les suivants :

• Agriculture :

L'exploitation agricole (n°19), avec un élevage de bovins lait de près de 50 vaches laitières, est gérée par une jeune agricultrice installée il y a cinq ans et qui dispose de la totalité de son parcellaire autour de son siège d'exploitation. Les parcelles concernées représentent 95% de la SAU totale exploitée. Les prairies permanentes sont pâturées par les animaux et les terres cultivées produisent les céréales

pour nourrir le troupeau. Par ailleurs, les déjections animales sont épandues sur l'ensemble des parcelles. Un espace boisé classé se développe au sud de Barbarié, notamment au niveau de la ripisylve du Sor.

• Cadre de vie :

Les bâtis se concentrent le long de la RN 126, au nord d'Alabarède (zone d'activité) et au sud d'En Toulze. On note également la présence de petits hameaux au niveau de l'intersection entre les routes départementale, communale et la RN 126 ainsi qu'au lieu-dit Donadiou. On note également la présence d'une ligne RTE (réseau de transport d'électricité) ainsi qu'une servitude relative aux voies bruyantes le long de la RN 126.

• Paysage :

Risque d'artificialisation dans un secteur encore préservé de l'urbanisation.

• Milieu physique :

Présence du cours d'eau du Bernazobre ainsi que du Sor et de leur zone inondable.

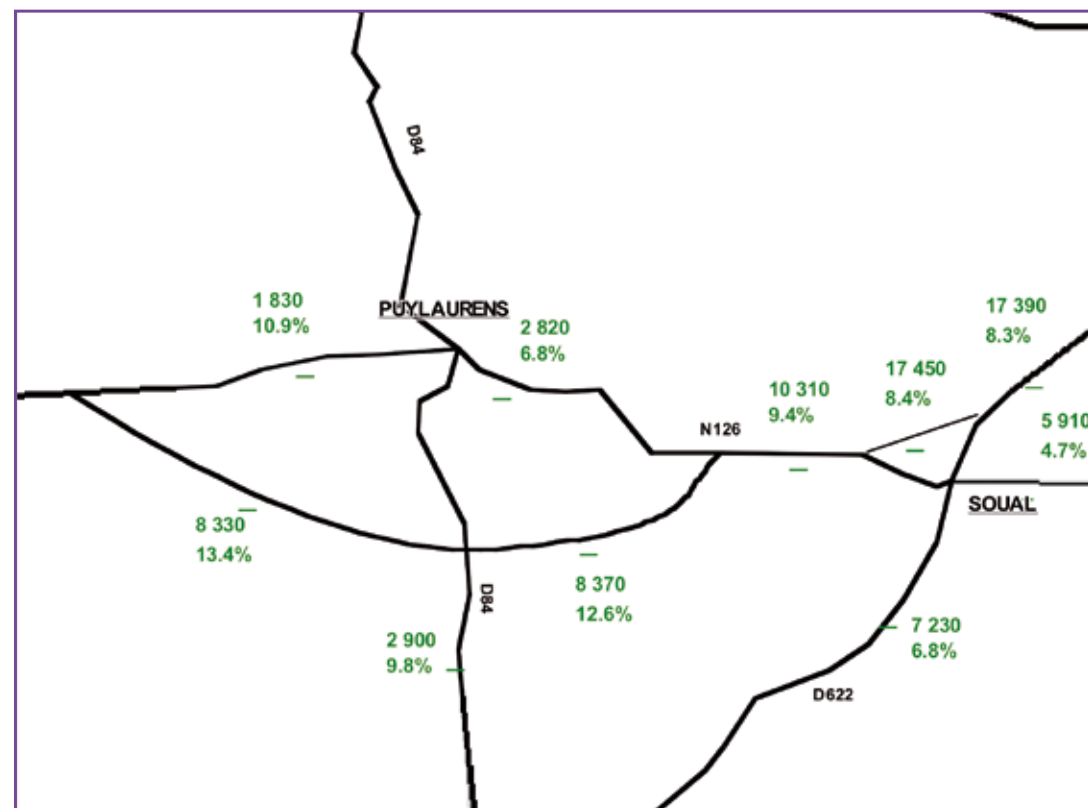
• Faune et flore :

Le Sor et le Bernazobre constituent un site d'intérêt majeur aux niveaux entomologique (Cordulie à corps fin) et mammalogique (Loutre d'Europe, Campagnol amphibie). Des alignements d'arbres à Donnadiou-Bas et au nord de la RN 126 abritent le Pigeon colombin, espèce rare et localisée en Midi-Pyrénées.

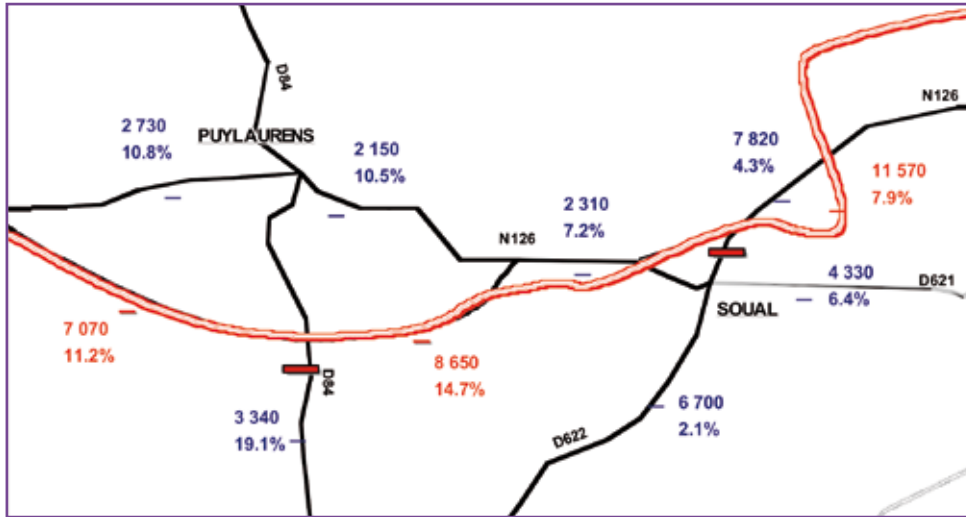
> Trafics et éléments financiers

Trafics sur le réseau secondaire :

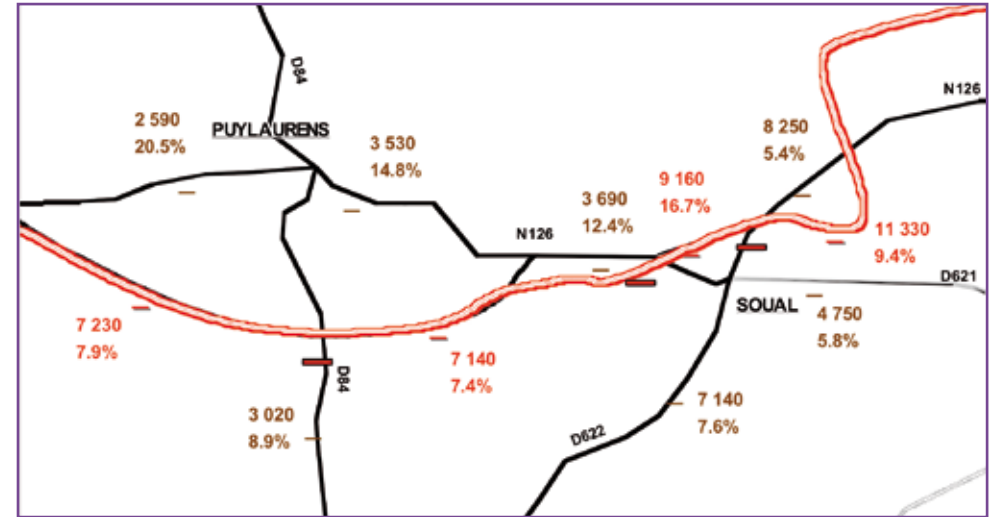
Situation sans autoroute



Scénario de base : Soual est



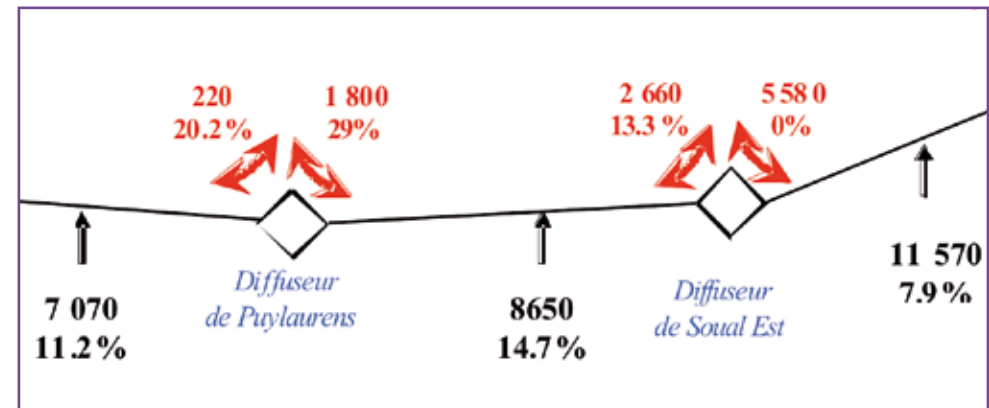
Variante : Soual Est + Soual Ouest



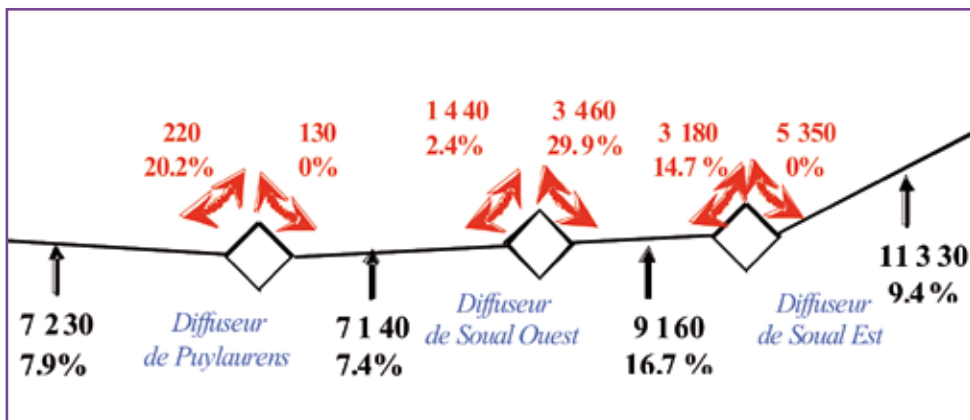
Par rapport à la situation actuelle, le scénario de base (échangeur de Soual est seul) entraîne une modification importante de la circulation des poids lourds : en raison de la présence d'une interdiction de circuler dans la commune de Soual (cf. partie Itinéraire de substitution), le trafic des poids lourds est déporté sur la RD 84 pour emprunter l'autoroute via l'échangeur de Puylaurens en direction de Castres (ou pour effectuer le trajet inverse).

Traffics sur l'autoroute :

Scénario de base : Soual est



Variante : Soual Est + Soual Ouest



Dans le cas de la création d'un échangeur à Soual ouest, les poids lourds maintiendraient leur trajet actuel sur la RD 622 et emprunteraient la déviation de Soual pour se rendre à Castres (ou pour effectuer le trajet inverse). Par contre, la présence de l'échangeur de Soual ouest favoriserait la sortie d'un nombre important de poids lourds en direction de Toulouse : ceux-ci emprunteraient la RN 126 actuelle, ce qui induirait une baisse de trafic des poids lourds substantielle sur l'autoroute et une augmentation conséquente pour la traversée des bourgs, notamment celui de Puylaurens. En outre, dans ce scénario, l'échangeur de Puylaurens perdrait sa pertinence au niveau de la desserte du territoire.

Éléments financiers :

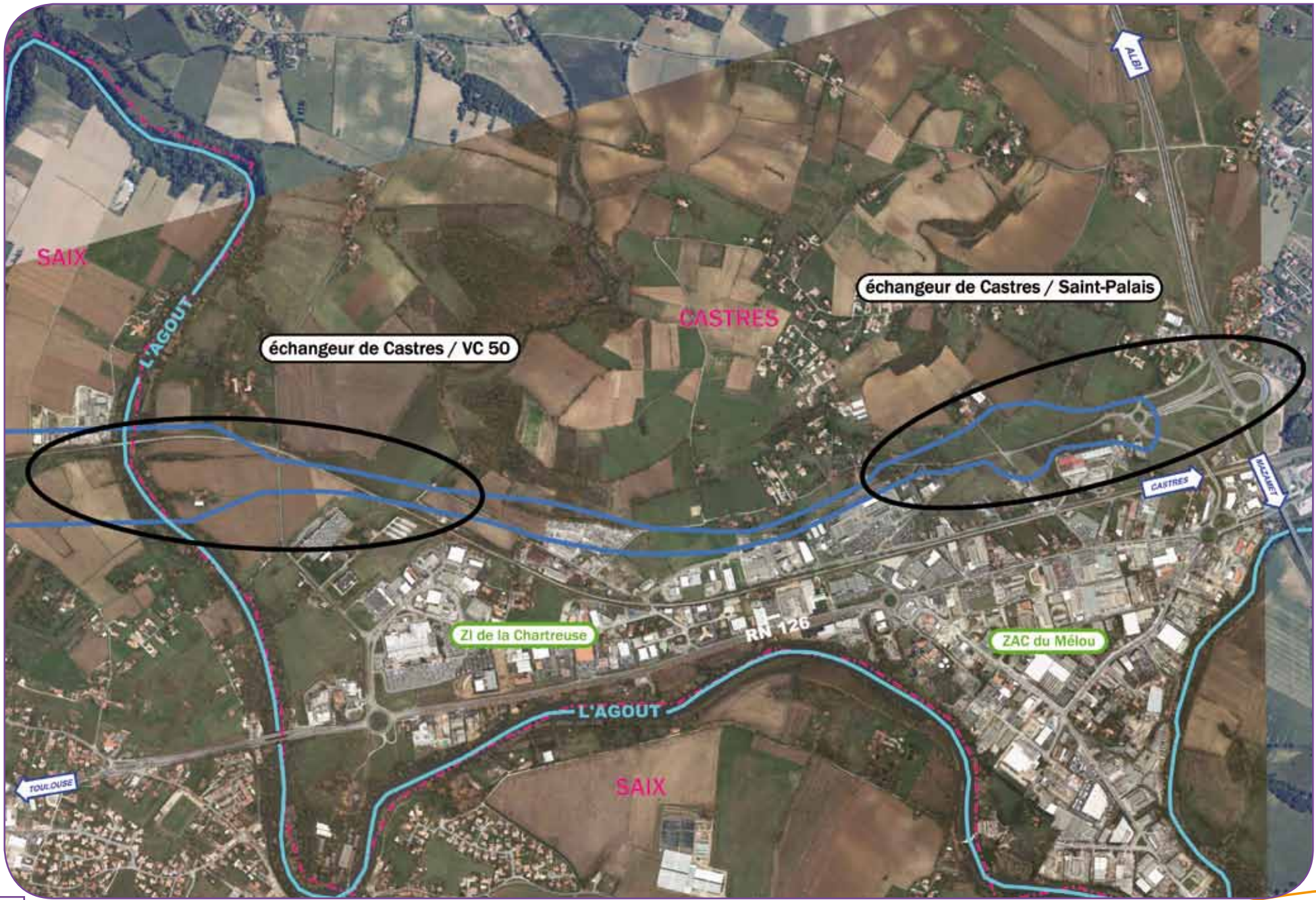
L'échangeur de Soual est, correspondant au scénario de base tel que présenté au débat public, est estimé à 8 millions d'euros TTC, soit 6,7 millions d'euros HT. Ce coût est sensiblement moins élevé que les autres échangeurs parce qu'il n'est pas situé en zone inondable, que la topographie est douce à l'endroit considéré et que les linéaires des bretelles de l'échangeur sont optimisés.

	scénario de base : Soual est	variante : Soual est + Soual ouest
surcoût ou gain lié à la construction de l'infrastructure par rapport au scénario de base	0	augmentation de 8,5 à 9 M€ TTC (soit 7,1 à 7,5 M€ HT)
impact sur la subvention d'équilibre	0	augmentation de 21,5 à 22 M€ HT

Synthèse :

L'ajout d'un échangeur au droit de Soual ouest entraîne des conséquences financières fortes. En plus du coût de construction supplémentaire, cet échangeur modifie substantiellement les trafics des poids lourds empruntant l'autoroute, ce qui entraîne une forte baisse des recettes de péage, et donc une hausse importante de la subvention d'équilibre. Par ailleurs, la création de cet échangeur entraînerait la présence de trois échangeurs entre Puylaurens et Soual, pour une distance de 10,5 km : la densité des trafics sur cet itinéraire ne justifie par la présence d'un tel nombre d'échangeurs.

Les enjeux environnementaux et agricoles sont forts au niveau du positionnement de l'échangeur de Soual est : il conviendra d'apporter une attention particulière à leur prise en compte lors des étapes ultérieures.



>> Zone d'échange de Castres

> **Présentation**

La zone d'échange de Castres, telle que définie dans la décision du préfet de région, permet le raccordement à la rocade de Castres, d'irriguer l'ensemble de l'agglomération castraise, de desservir la zone du Causse (aéroport, centre hospitalier intercommunal et zone d'activités) et, in fine, de se connecter à l'axe Albi-Mazamet.

En outre, la desserte de la zone économique du Mélou et de la Chartreuse avec ses 2500 emplois constitue un enjeu majeur pour la ville de Castres, ce qui motive sa demande d'un nouvel échangeur.

> **Analyse des fonctionnalités locales et définition des scénarios**

La desserte de la zone économique du Mélou et de la Chartreuse est prévue d'être réalisée par un diffuseur au lieu-dit Saint-Palais. Cet échangeur permet d'accéder à l'autoroute par le centre de Castres sans traverser les zones du Mélou et de la Chartreuse.

La ville de Castres a demandé, dans le cadre de la concertation, la réalisation d'un échangeur au droit de la voie communale n°50, afin de desservir la partie ouest de la zone d'activités.

Enfin, le projet d'autoroute se raccorde à la rocade de Castres, via l'actuel échangeur au niveau de Labescou qui assure l'ensemble des mouvements possibles : ses fonctionnalités seront maintenues en l'état.

Ces réflexions ont conduit à l'élaboration de deux scénarios d'échanges :

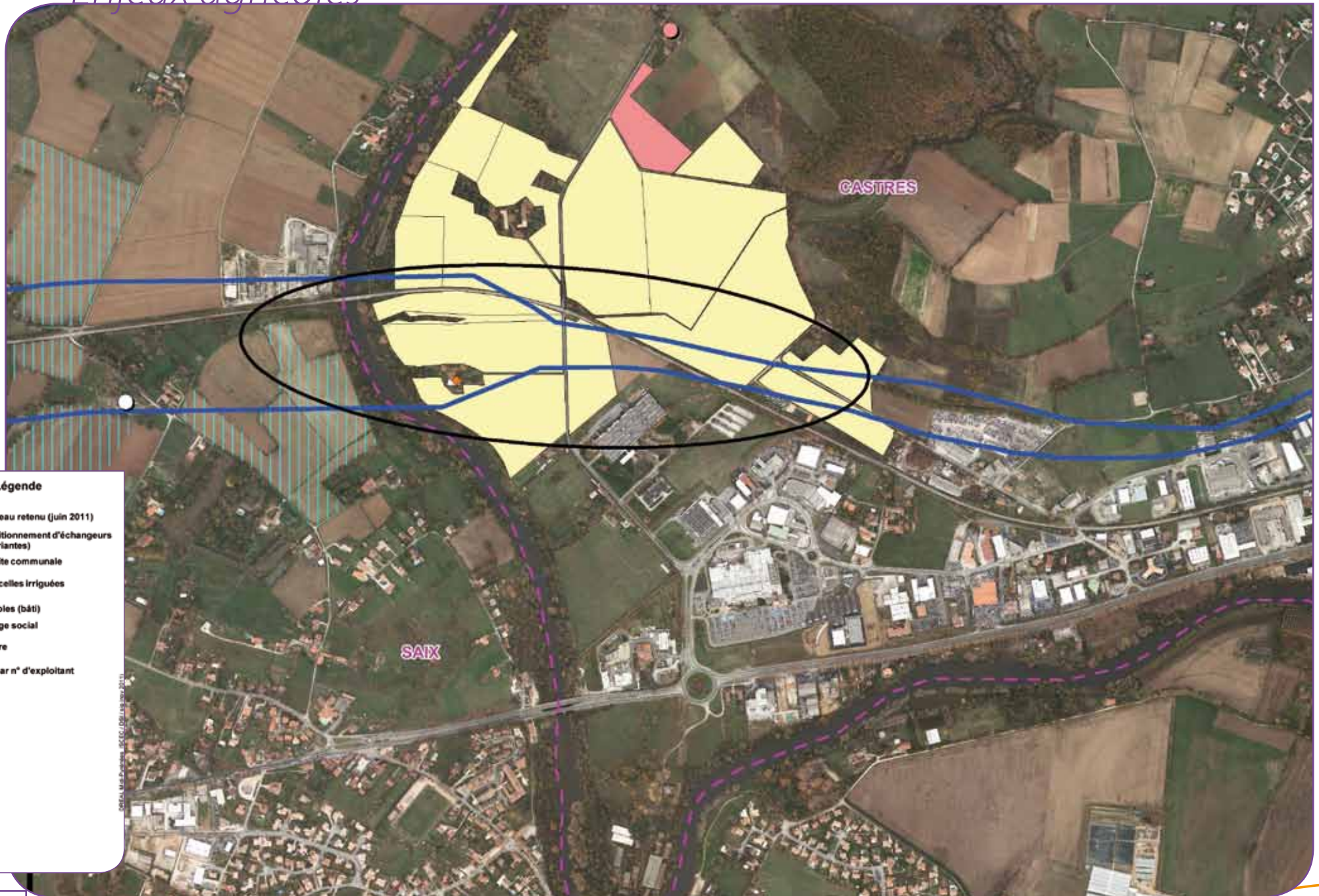
- scénario de base : raccordement à la rocade de Castres et échangeur au lieu-dit Saint-Palais à Castres. Dans ce scénario, les véhicules souhaitant accéder à la partie ouest de la zone d'activités peuvent emprunter l'échangeur est de Soual et la RN 126 en traversant notamment Longuegineste.
- variante : raccordement à la rocade de Castres, échangeur au lieu-dit Saint-Palais et échangeur au droit de la VC 50 à Castres. Dans ce scénario, les véhicules souhaitant accéder à la partie ouest de la zone d'activités peuvent emprunter l'échangeur de la VC 50.

> **Positionnement de l'échangeur**

Le positionnement de l'échangeur de Saint-Palais s'inscrit dans la bande déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004.

Le positionnement de l'échangeur au droit de la VC 50 est envisagé entre la VC 50 et l'Agoût afin de limiter l'impact sur le bâti et la zone d'activité.

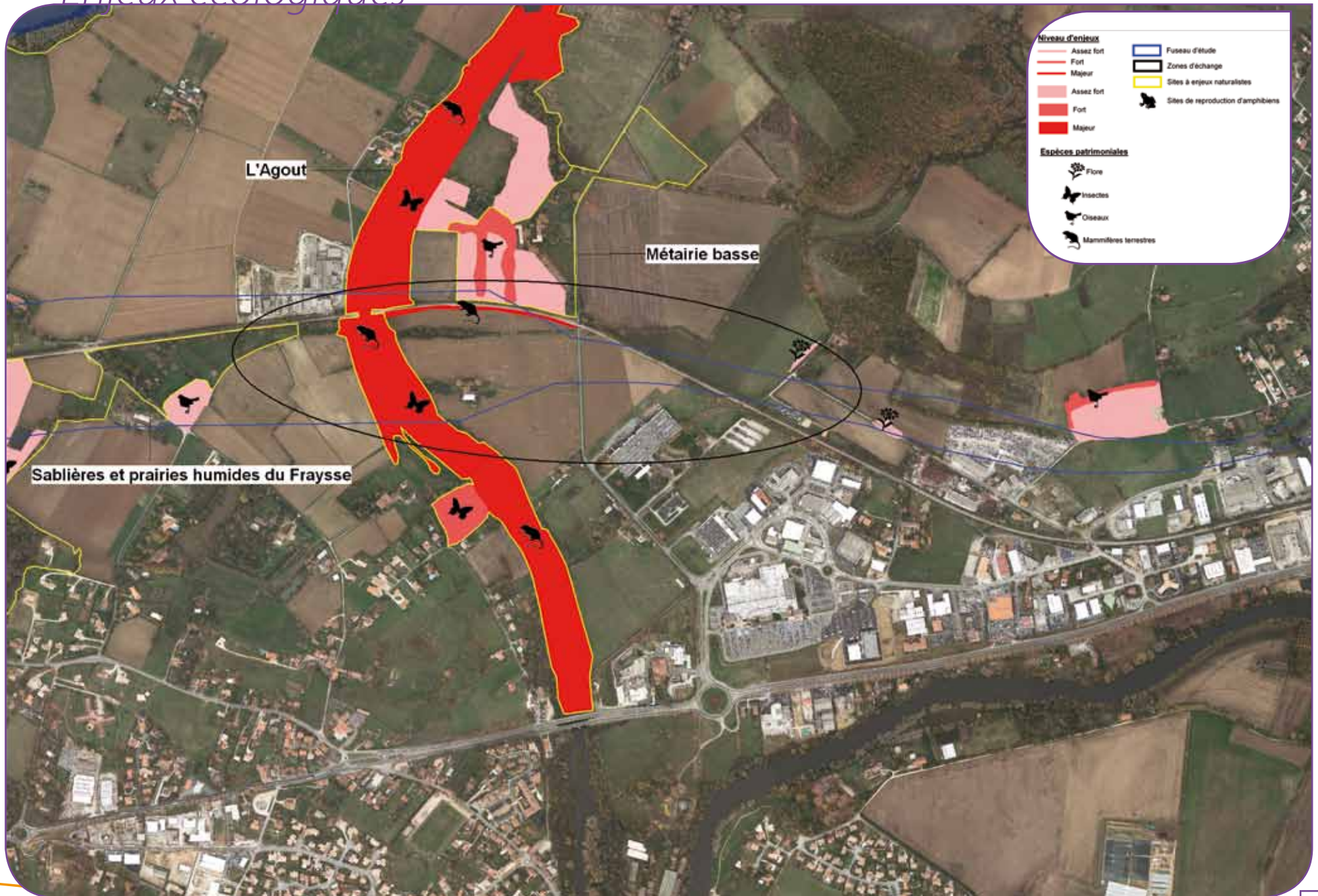
Enjeux agricoles



Légende

- Fuseau retenu (juin 2011)
- Positionnement d'échangeurs (variantes)
- Limite communale
- parcelles irriguées
- Sites agricoles (bâti)**
 - siège social
 - autre
- Parcelles par n° d'exploitant**
 - 12 (13)
 - 45 (1)

Enjeux écologiques





> Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux sont présentés par thématique, sans distinction pour chaque scénario. Pour autant, les trois scénarios ne sont pas équivalents vis-à-vis de leurs conséquences sur l'environnement : en effet, la réalisation d'infrastructures supplémentaires est plus défavorable à l'environnement (hors mesures de compensation).

- la zone de l'échangeur au droit de la VC 50 :

Les enjeux environnementaux dans la zone de l'échangeur au droit de la VC 50 sont les suivants :

• Agriculture :

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 il y a 3 ans 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 PLU.

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

• Cadre de vie :

Le bâti est dense au niveau de la zone industrielle de la Chartreuse. Sur le reste de la zone d'étude, le bâti est diffus et s'organise autour de petits hameaux : Taillefer, Métairie basse. On note également la présence de deux ICPE : une ICPE non SEVESO et une classée SEVESO au niveau de la zone industrielle de la Chartreuse. A noter la présence de la voie ferrée qui traverse la zone d'échange et d'une servitude relative aux voies bruyantes le long de la RN 126, au sud de la zone étudiée.

• Paysage :

Le paysage est marqué par l'agriculture et la présence de l'Agoût et de sa ripisylve.

• Patrimoine :

La zone étudiée pour l'aménagement d'un échangeur comprend deux monuments historiques inscrits ainsi que leur périmètre de protection (500 m de rayon) : la Chartreuse de Saix, où une zone à forte densité archéologique a été recensée et une partie du domaine de la Fedial (demeure de Jean-Jaurès).

• Milieu physique :

A noter que le cours de l'Agoût (et sa zone inondable) sinue au niveau de la zone d'étude.

• Faune et flore :

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.

- Saint-Palais :

Les enjeux environnementaux dans la zone de Saint-Palais sont les suivants :

• Agriculture :

Une exploitation agricole est concernée par la zone étudiée dont le siège d'exploitation est situé à proximité. L'acquisition des parcelles, nécessaires à l'implantation de l'échangeur desservant la zone d'activités, est en cours. Deux espaces boisés classés de petite surface (environ un hectare) ont été relevés : l'un au niveau de Pauvre, l'autre au niveau de Montreuil.

• **Cadre de vie :**

La zone concernée est déjà très influencée par l'urbanisation. On note la présence d'un centre médico-social à l'est de Grelle et d'une école le long de la RD 123 au nord-ouest de Saint-Joseph. A noter la présence de deux installations classées pour l'environnement (ICPE) SEVESO seuil bas au niveau du Verdier du Mélou.

• **Paysage :**

Le projet risque de renforcer l'urbanisation dans une zone déjà fortement influencée par la proximité de l'agglomération castraise.

• **Patrimoine :**

Le périmètre de protection du monument historique classé dit « Parc de Briguiboul » (jardin d'agrément et jardin public) est concerné en partie par la zone prévue pour l'échangeur.

• **Milieu physique :**

On note la présence de l'Agoût (et de sa zone inondable d'une centaine de mètres de large) ainsi qu'un de ses affluents : le ruisseau de Grelle.

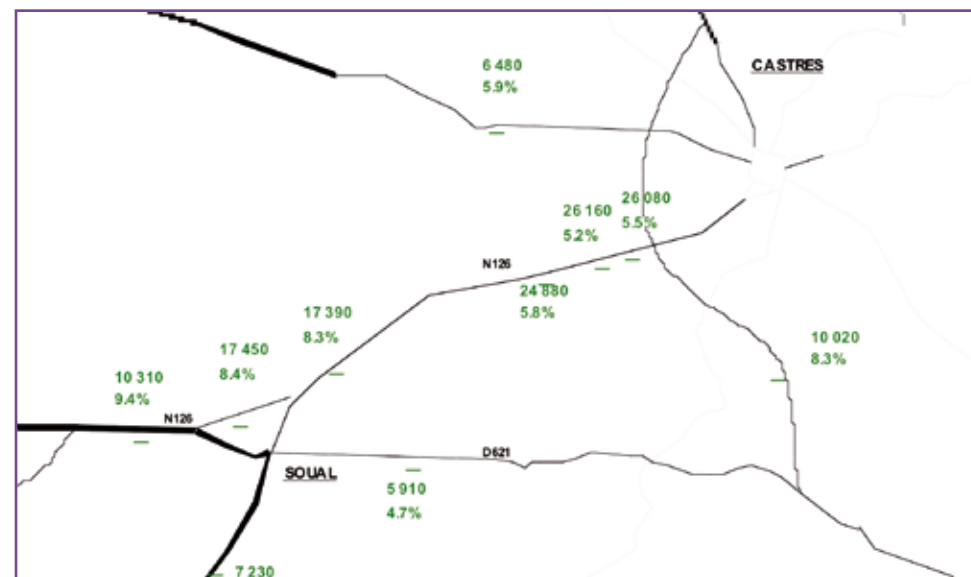
• **Faune et flore :**

Le site « Prairies humides du ruisseau de Grelle » abrite des prairies humides (habitats à enjeu majeur), des prairies à Agropyre et Rumex (habitats à enjeu assez fort), et l'Ophioglosse commun, espèce végétale à enjeu assez fort.

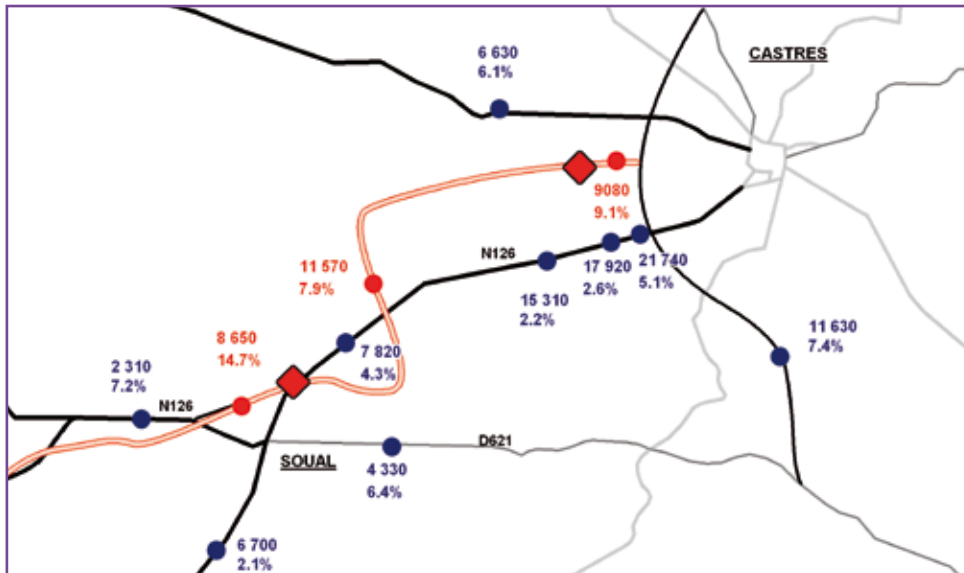
> **Trafics et éléments financiers**

Trafics sur le réseau secondaire

Situation sans autoroute



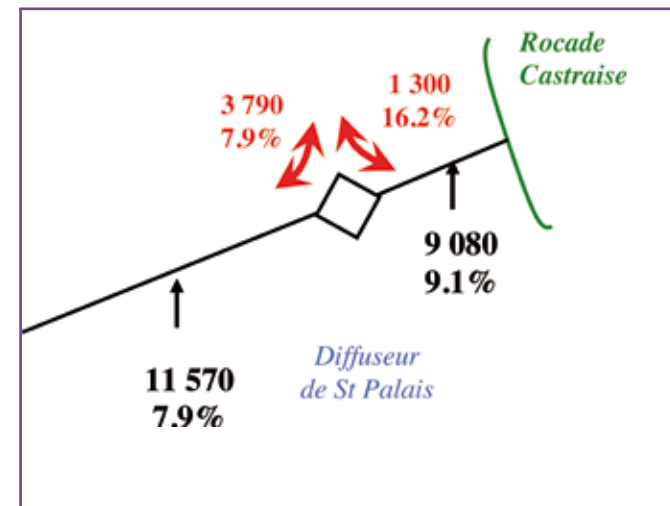
Scénario de base : raccordement à la rocade de Castres et diffuseur de Saint-Palais



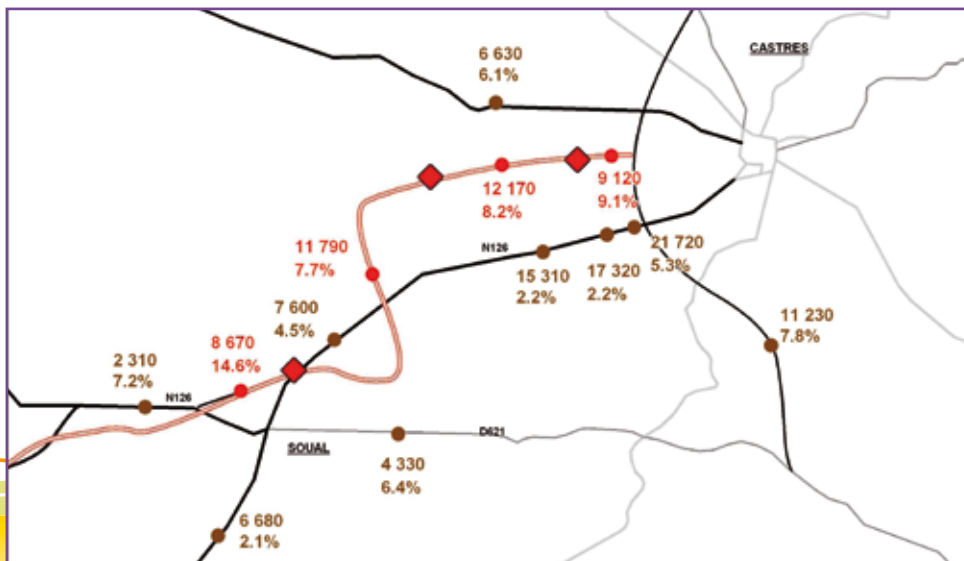
Les volumes de trafic sont relativement peu modifiés sur le réseau local à l'exception de la RD 621 et de la RN 126. En effet, la section autoroutière entre Verfeil et Castres est concurrentielle par rapport à l'itinéraire Castres-Toulouse par la RN 126. D'autre part, la RD 621 devient moins attractive du fait de l'absence d'échangeur à Soual ouest dans le scénario de base.

Trafics sur l'autoroute :

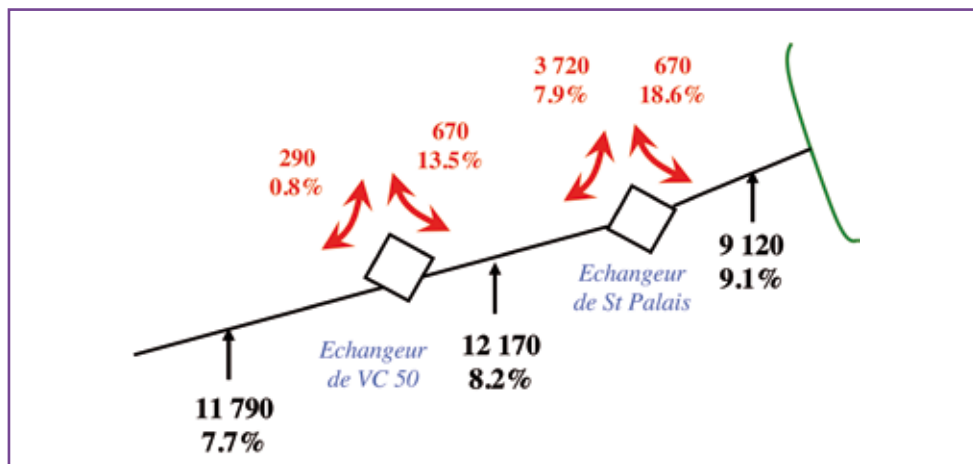
Scénario de base : raccordement à la rocade de Castres et diffuseur de Saint-Palais



Variante : base + échangeur de la VC 50



Variante : base + échangeur de la VC 50



La présence de l'échangeur au droit de la VC 50 ne modifie pas fondamentalement la distribution des trafics entre Castres et Soual : les usagers en provenance de l'ouest et se rendant à la zone d'activités du Mélou et de la Chartreuse sortent directement à l'échangeur de Soual est et empruntent ensuite la RN 126. Ceux venant de Castres et se rendant à la zone d'activités du Mélou et de la Chartreuse sont dissuadés par le coût du péage et empruntent en majorité la RN 126, dont l'itinéraire est en outre plus direct.

Éléments financiers :

L'échangeur de Saint-Palais, correspondant au scénario de base, est estimé à 8 millions d'euros TTC, soit 6,7 millions d'euros HT.

	scénario de base : rocade + St Palais	variante : rocade + St Palais + VC 50
surcoût ou gain lié à la construction de l'infrastructure par rapport au scénario de base	0	augmentation de 8 à 8,5 M€ TTC (soit 6,7 à 7,1 M€ HT)
impact sur la subvention d'équilibre	0	augmentation de 9,5 à 10 M€ HT

Synthèse :

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

Par ailleurs, le positionnement envisagé de l'échangeur au droit de la VC 50 se situe à proximité de la zone Natura 2000 de l'Agoût : il conviendrait de limiter au maximum les impacts de l'éventuel échangeur sur ce site, si sa réalisation était décidée.

La suppression de l'échangeur de Soual est, en maintenant l'échangeur de la VC 50, n'est pas présentée dans ce document, compte tenu du consensus local de desservir les zones habitées d'aménagement concerté de Soual via l'échangeur de Soual est.

Itinéraire de substitution

>> Définition et consistance

L'itinéraire de substitution est destiné aux usagers ne pouvant ou ne souhaitant pas emprunter l'autoroute, soit parce qu'ils n'y sont pas autorisés, soit parce qu'ils ne veulent pas s'acquitter d'un péage. Pour autant, il est possible que l'itinéraire gratuit fasse l'objet d'une interdiction de circulation des poids lourds, motivée par des considérations d'intérêt général (sécurité, tranquillité...). Dans ce cas, il peut leur être imposé d'emprunter une section autoroutière à péage, sans que cela constitue une rupture d'égalité entre usagers.

Concernant le projet d'autoroute Castres – Verfeil, les tracés envisagés pour les sections nouvelles de la 2x2 voies sont en site propre, c'est-à-dire qu'elles ne réutilisent pas l'infrastructure actuelle de la route nationale 126. Ainsi, pour toutes ces sections, l'itinéraire de substitution est naturellement la route nationale 126.

La définition de l'itinéraire de substitution se pose pour les sections élargies sur place ou les déviations à 2x2 voies incorporées à la concession. Précisément, il s'agit de :

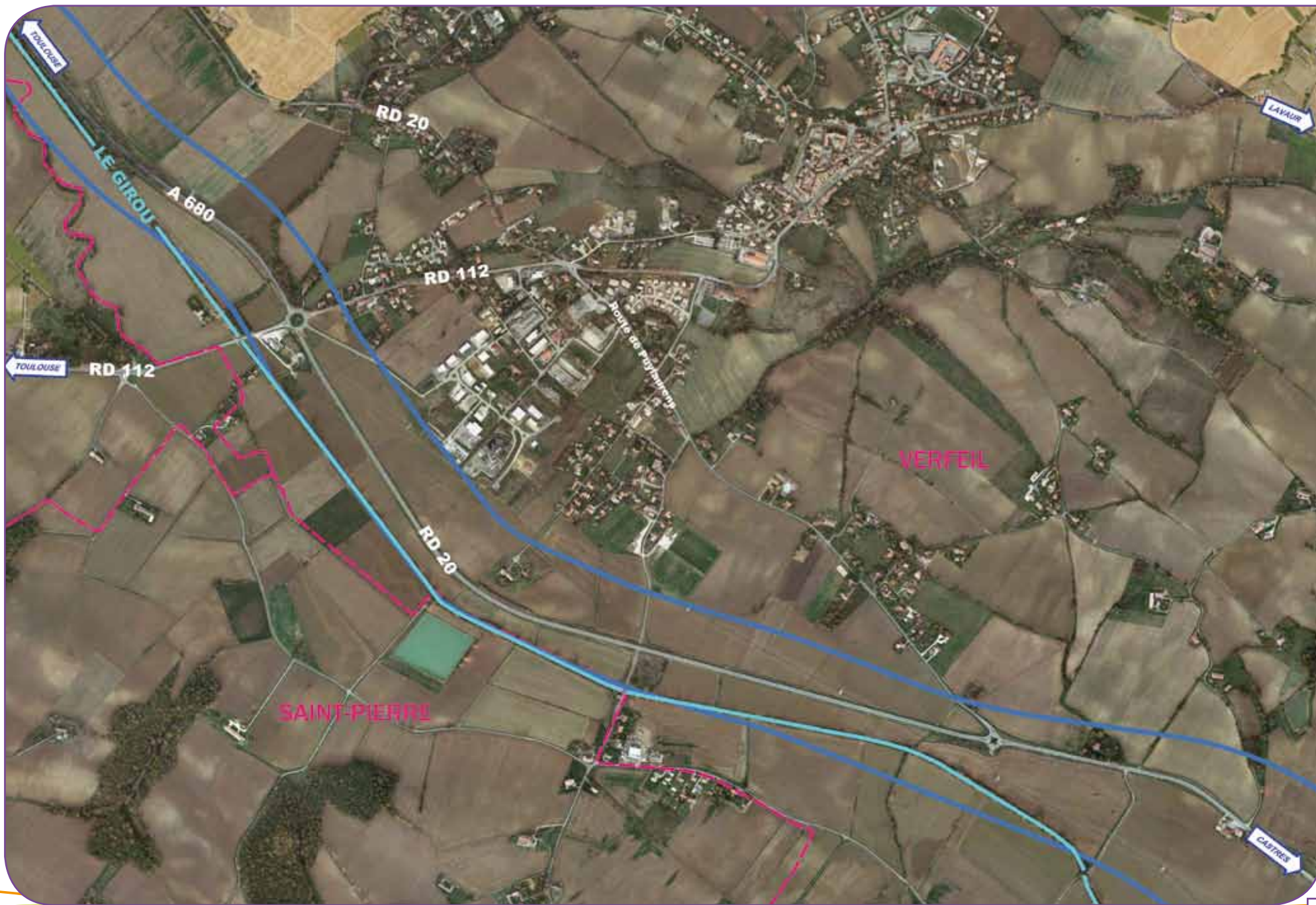
- la déviation de Verfeil,
- la déviation de Puylaurens,
- la déviation de Soual.

>> La déviation de Verfeil

Il s'agit d'une route départementale à 2 voies. Trois options, dont la faisabilité fera l'objet d'un exposé détaillé lors de la présentation des tracés, sont actuellement en cours d'étude :

- le doublement sur place de la déviation de Verfeil : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait les routes départementales RD 112 et Route de Puylaurens (cf. page suivante) ;
- le doublement sur place de la déviation de Verfeil, avec construction d'une nouvelle déviation à 2 voies en parallèle de l'autoroute : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait la nouvelle déviation ;
- la réalisation de l'autoroute en site propre, en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil : dans ce cas, l'itinéraire de substitution serait la déviation actuelle.

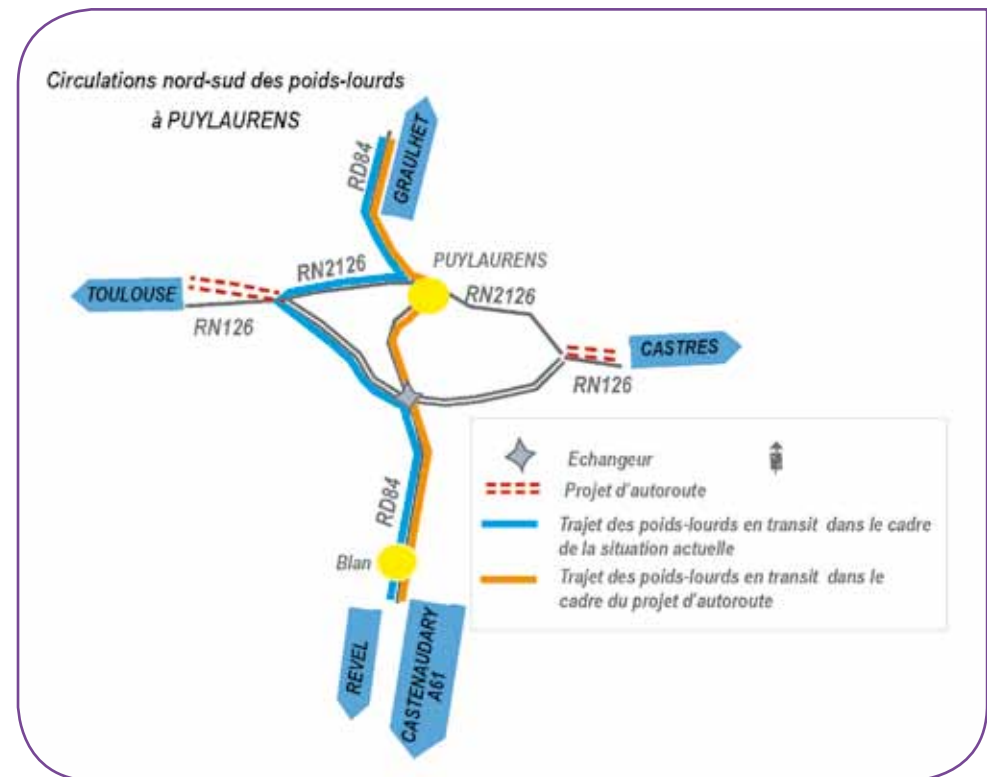
Il convient de préciser que, dans tous les cas, ces itinéraires de substitution se connecteraient à l'autoroute au niveau de la commune de Verfeil uniquement via l'échangeur au droit de la commune.



>> La déviation de Puylaurens

La déviation de Puylaurens est une route nationale à 2x2 voies qui sera intégrée au projet d'autoroute. Dans ce cadre, les accès par deux giratoires aux extrémités seront supprimés, et le seul point d'échange sera l'échangeur actuel. L'itinéraire de substitution pour les trajets est-ouest sera, comme c'est le cas actuellement, la RN 2126, qui a vocation à intégrer le réseau départemental. Les travaux liés au déclassement de cette voie sont en cours de finition. Pour les trajets nord-sud, l'itinéraire de substitution sera la RD 84.

Le conseil municipal de Puylaurens a proposé qu'une réflexion soit menée sur les déplacements nord-sud, et notamment sur la pertinence d'un barreau routier reliant la RD 84 et la RN 2126. La réalisation d'un tel barreau n'a pas vocation à être intégrée au projet autoroutier.



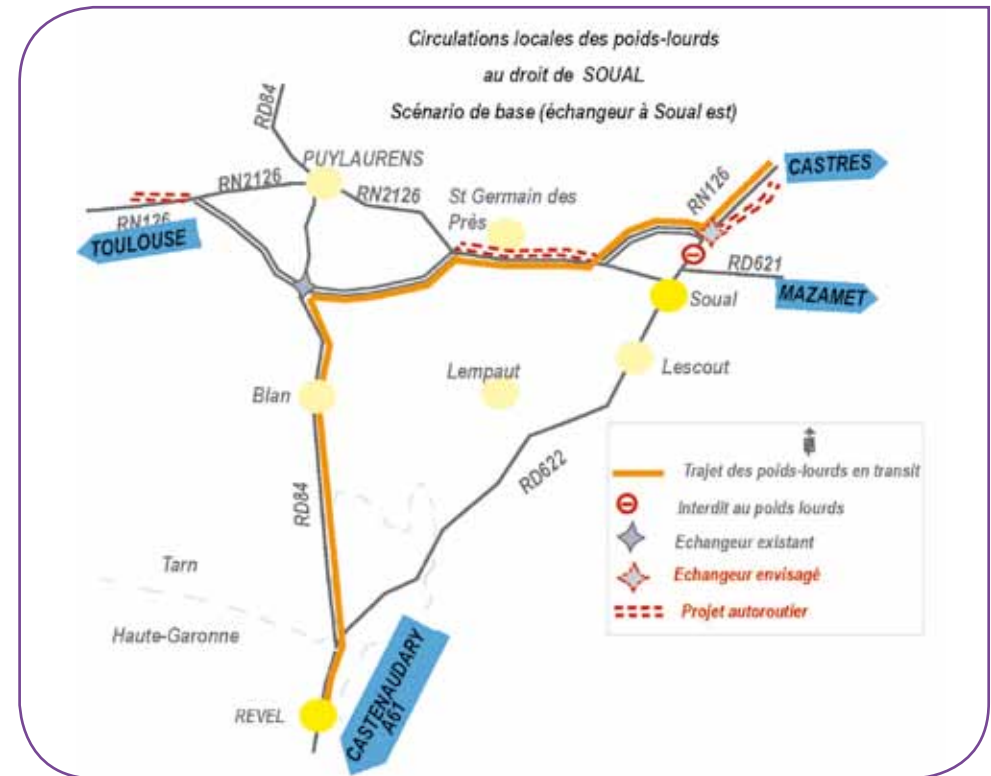
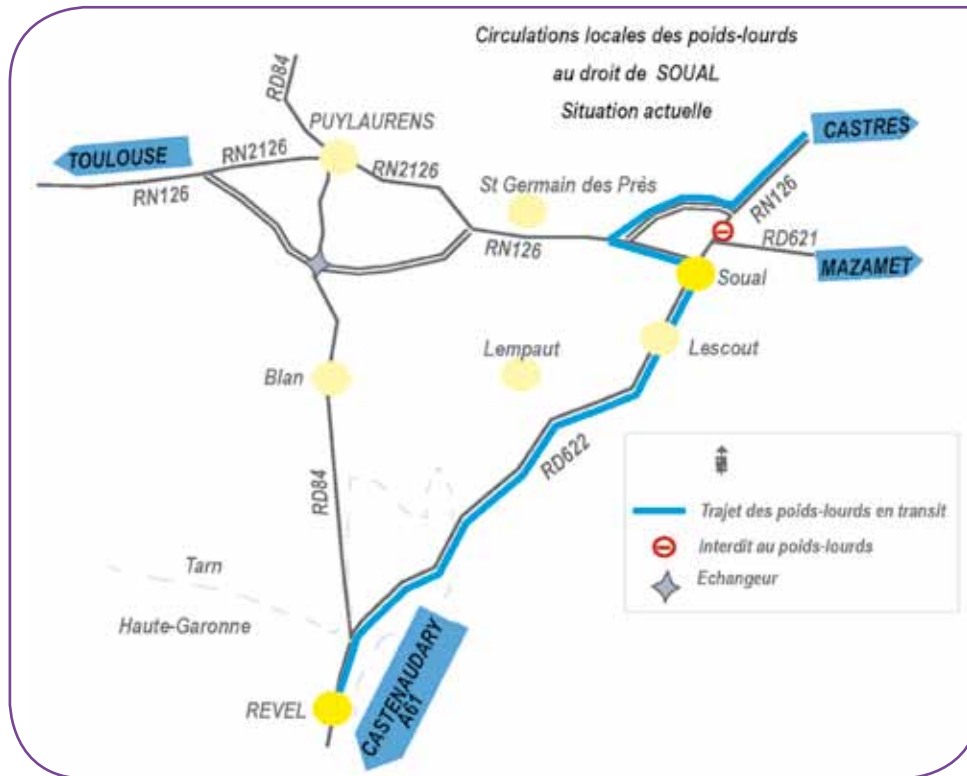
>> La déviation de Soual

La déviation de Soual est une route nationale à 2x2 voies qui sera intégrée au projet d'autoroute. L'itinéraire de substitution sera, comme c'est le cas actuellement, la RD 926. Par contre, il s'exerce sur les poids lourds en transit une interdiction de circuler au sein de la commune de Soual (cf. schéma ci-dessous).

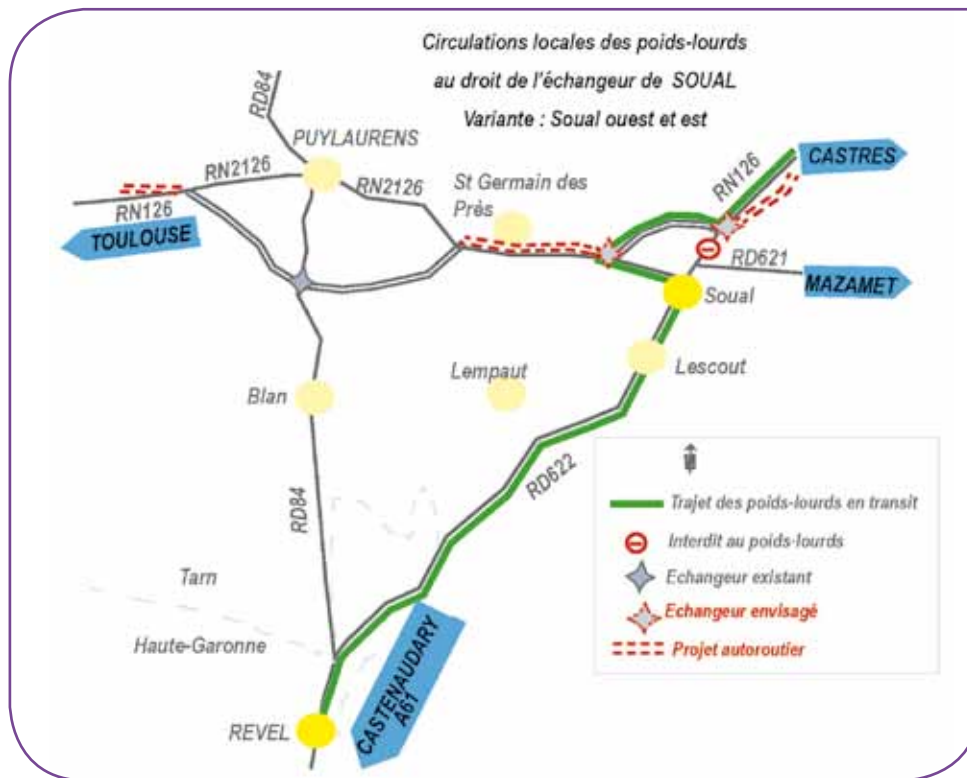
En ce qui concerne les poids lourds effectuant un trajet Castres – Revel, il ne sera plus possible de leur proposer un itinéraire gratuit et ils seront contraints d'utiliser l'autoroute.

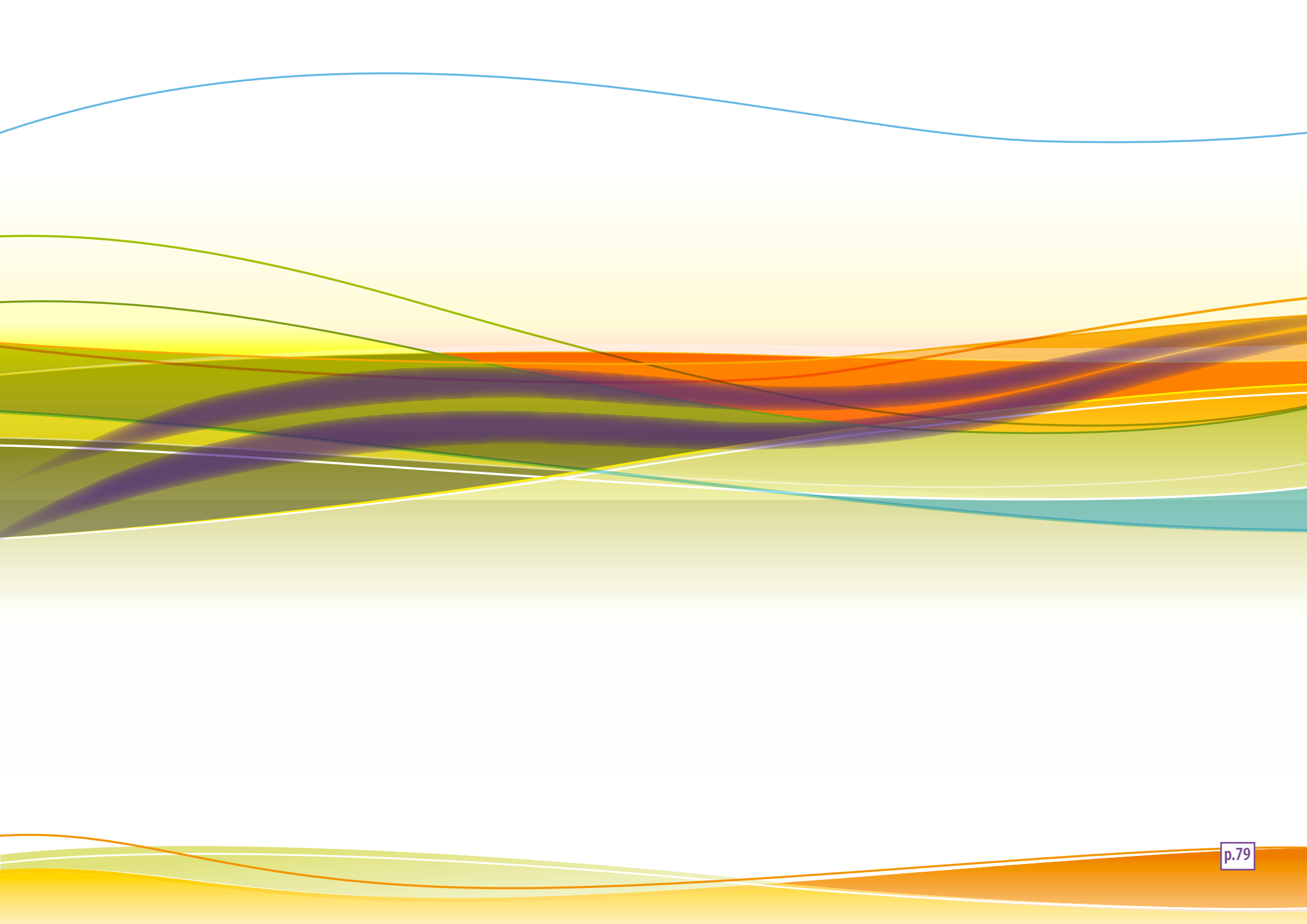
Deux configurations existent :

- dans le cas où seul est construit l'échangeur à l'est de Soual, les poids lourds empruntent pour se rendre à Castres l'autoroute via l'échangeur de Puylaurens (ceux de moins de 19 tonnes peuvent aussi emprunter la RD 621, ce qui leur permet d'avoir un itinéraire gratuit) ;



- dans le cas où sont construits les échangeurs à l'ouest et à l'est de Soual, les poids lourds pourront effectuer le même trajet que dans la situation actuelle mais ils devront emprunter la déviation de Soual, soumise à péage, avec des conséquences sur le coût de construction de l'infrastructure et le montant de la subvention d'équilibre (cf. page 61).





Autoroute Castres-Toulouse

www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

DREAL Midi-Pyrénées Cité administrative
2 bd Armand Duportal - BP80002
31074 Toulouse cedex 9

