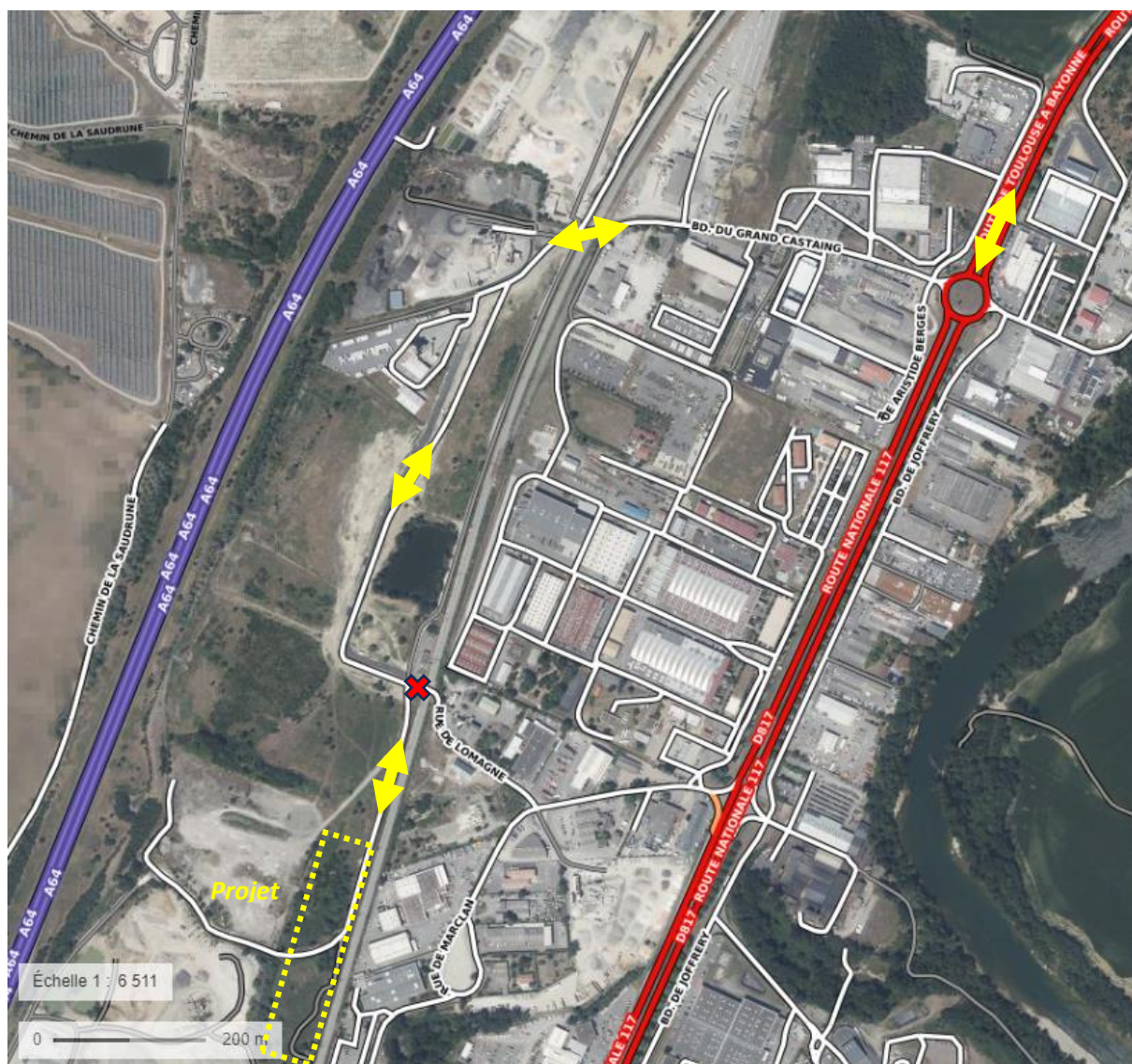


NOTE / SECURITE ROUTIERE

La présente note vise à apporter des informations complémentaires dans le cadre de l’instruction du dossier de demande de permis de construire, en ce qui concerne la sécurité routière.

1 – Accès au projet

L’accès au projet se fera **exclusivement** par la voie principale desservant la zone d’activités de Terrery Nord, qui franchit la voie ferrée à hauteur du **passage à niveau Nord** débouchant sur le Boulevard du Grand Castaing et permet de rejoindre le rond-point sur la route de Toulouse.

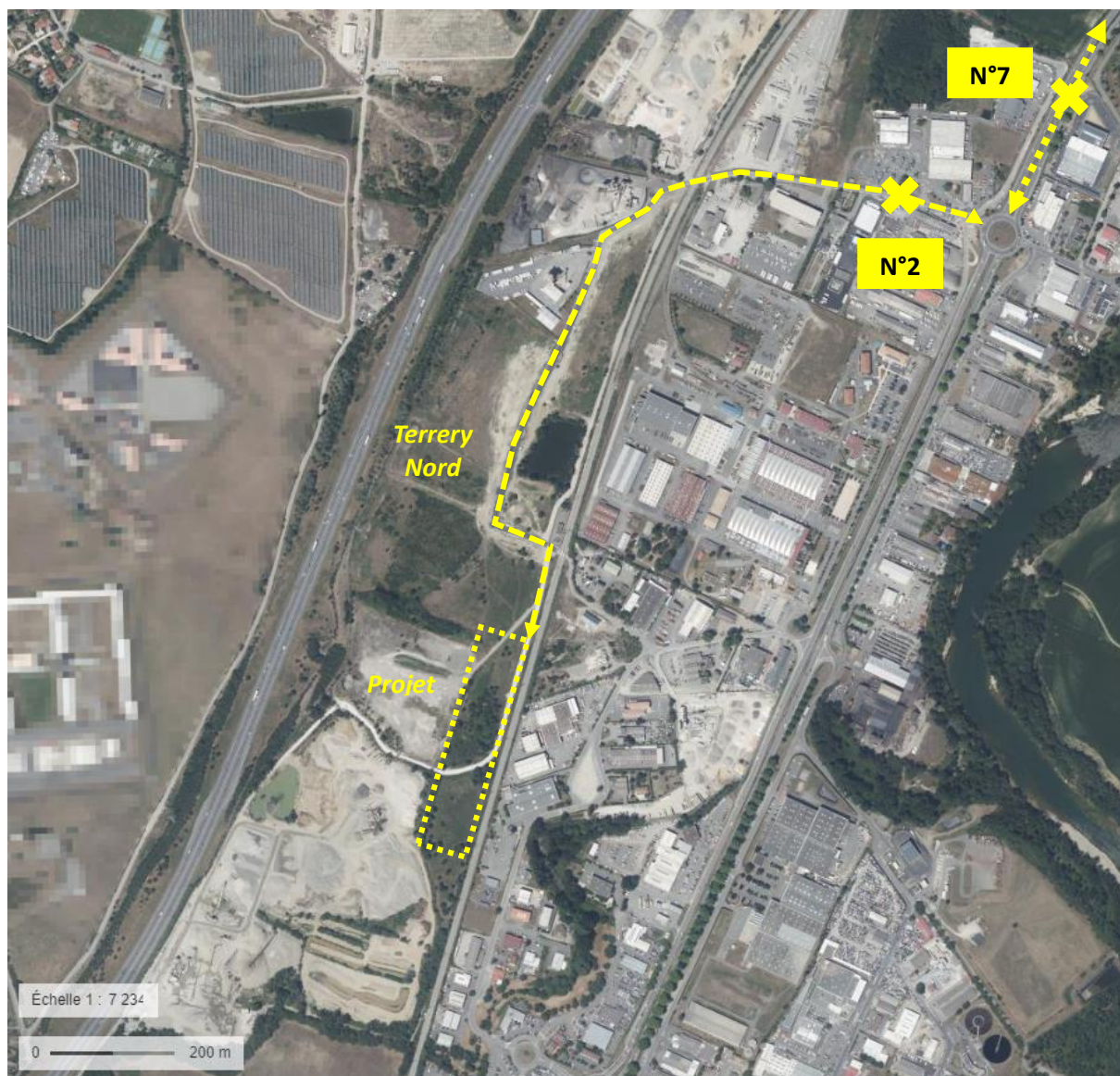


On notera ici que le passage à niveau Sud au droit de la rue de Lomagne, dont la connexion avec la ZA Terrery Nord est actuellement fermée, ne présente pas d’intérêt pour les trafics d’EVONEO puisqu’elle ne permet de rejoindre la D117 en direction de Toulouse mais en direction de Bayonne. Dans la mesure où le Boulevard du Grand Castaing ne présente aucune difficulté de circulation (cf. ci-après), rien ne justifie l’utilisation significative du passage à niveau Sud dans le cadre du projet EVONEO.

2 – Comptages routiers

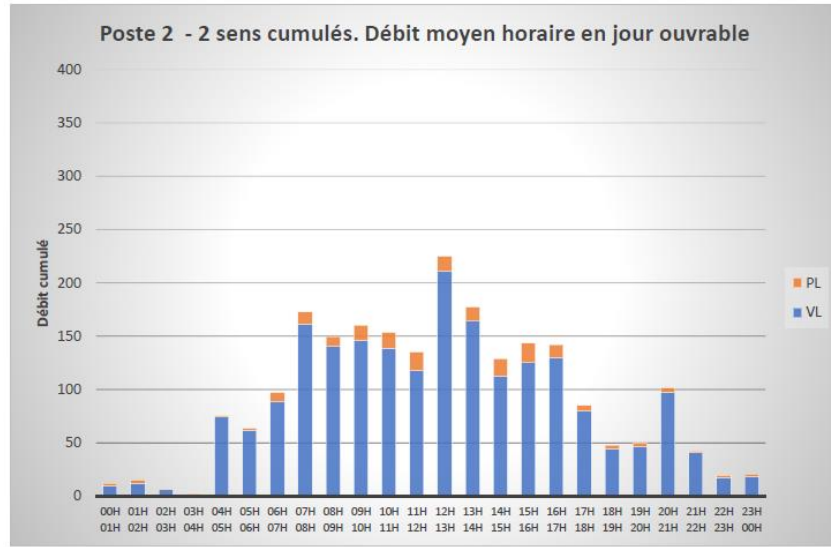
Cet aspect du projet a fait l'objet d'une analyse détaillée menée en septembre 2024 par le bureau d'études spécialisé ECOAD, qui a équipé l'itinéraire d'accès au site EVONEO de deux postes de comptage :

- poste n°2 : Bvd Gd Castaing
- poste n°7 : D817



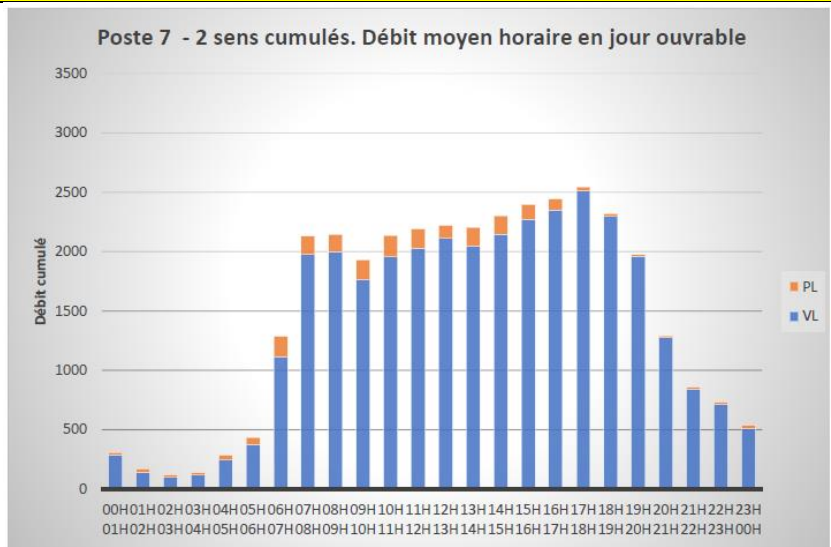
Le résultat des comptages est détaillé dans les tableaux donnés ci-après :

Poste de comptage n°2 : Bvd Gd Castaing



Cette voie de 6 m de large à double sens dessert une zone d'activités sans habitat, elle supporte un trafic relativement faible avec une pointe de véhicules légers à la pause de mi-journée. La part de poids-lourds est actuellement modérée (8%) et stable pendant les horaires habituels d'ouverture des entreprises, caractéristiques habituelles des zones économiques d'activité moyenne.

Poste de comptage n°7 : RD817



Cette artère à grand gabarit (double voie de 2 x 3,5 m de large sur chaque sens) qui relie Muret à Toulouse supporte un trafic très élevé.

Le trafic global progresse rapidement à partir de 6h du matin, pour atteindre une valeur relativement stable entre 8h et 19h, sans pointe significative. On note que la tranche la plus circulée pour les véhicules légers est celle de 17h à 18h. La part des poids lourds correspond à la moyenne nationale (5,6%).

3 – Incidence du projet sur le trafic routier

La logistique routière associée au projet est très majoritairement liée à la circulation des poids lourds (qui peut atteindre 55 rotations par jour), les véhicules légers (de l'ordre d'une dizaine de voitures par jour) ne sont pas susceptibles d'induire une incidence significative sur le réseau routier local.

Plus précisément, la circulation PL pourra fluctuer entre 2 valeurs :

- un trafic moyen de 23 PL/j correspondant à une évacuation « au fil de l'eau » des graves de mâchefers ;
- un trafic de pointe de 55 PL/j correspondant à la fourniture d'un chantier important par campagnes utilisant la totalité d'un lot de graves en 1 semaine. Sachant qu'un lot de graves correspond à 3 semaines de production, une situation de trafic de pointe ne peut se présenter qu'une semaine sur 3.

Les horaires d'ouverture de la plateforme seront de 7h à 17h, on considèrera que l'essentiel des rotations de PL ont lieu avant 16h et qu'elles sont régulièrement réparties sur les 9 tranches horaires. *On considère que chaque rotation donne lieu à 2 passages de poids-lourds (PPL) au droit des points de comptage afin de se comparer au trafic 2 sens (2s).*

Le tableau ci-dessous détaille l'incidence pour la circulation sur le Bvd Gd Castaing :

tranche horaire	06H07H	07H08H	08H09H	09H10H	10H11H	11H12H	12H13H	13H14H	14H15H	15H16H	16H17H	moyenne 7h-16h
Situation actuelle												
VL actuel (2s)	88	161	140	146	139	118	211	164	113	125	130	146
PL actuel (2s)	9	11	9	14	15	17	14	13	16	18	12	14
TV actuel (2s)	97	173	150	160	154	135	225	177	129	143	142	161
% PL/TV	9%	6%	6%	9%	10%	13%	6%	7%	13%	13%	8%	9%
Projet, trafic moyen												
PPL projet moy	0	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	0	5,1
PL actuel +projet (2s)	9	16	14	19	20	22	19	18	21	24	12	19
% PL/TV	9%	9%	9%	12%	13%	16%	8%	10%	16%	16%	8%	12%
var / TV actuel	0%	3%	3%	3%	3%	4%	2%	3%	4%	4%	0%	3%
Projet, trafic max												
PPL projet max	0	12	12	12	12	12	12	12	12	12	0	12
PL actuel +projet (2s)	9	23	21	26	27	29	26	25	28	31	12	26
% PL/TV	9%	13%	13%	15%	16%	20%	11%	13%	20%	20%	8%	16%
var / TV actuel	0%	7%	8%	8%	8%	9%	5%	7%	9%	9%	0%	8%

Dans la plage horaire de 7h à 16h, le pourcentage moyen de PL qui est actuellement de 9% passera à 12% en trafic moyen et à 16% en trafic de pointe. Cette variation sera perceptible pour les usagers du Bvd Gd Castaing, sans modifier significativement le trafic global sur le Bvd Gd Castaing qui ne progressera que de 3% à 8% dans cette plage horaire.

Le niveau global de trafic de cet axe desservant une zone d'activités sans habitat restera globalement faible tel que constaté lors des comptages d'état initial, sans risque de congestion. Avec un étalement de 1 PL toutes les 10 mn (trafic de pointe, au maximum 1 semaine sur 3) à 24 mn (trafic moyen), l'incorporation au rond-point de la D817 s'effectuera dans des conditions tout à fait semblables à celles actuelles pour les usagers du Bvd Gd Castaing.

4 – Incidence sur la longueur de la file d’attente au passage à niveau

4.1 Rappel des éléments présentés lors de l’instruction du dossier de demande d’autorisation pour la Zone d’Activités Terrery Nord en 2019

a) Identification des trains et de leur fréquence de circulation

Les trains circulant sur la ligne à proximité du projet sont principalement des TER entre la gare de Toulouse-Matabiau et la gare de Muret. Ces TER continuent ensuite en direction des gares de Tarbes, Lourdes et Pau. Le trajet des TER circulant sur la voie ferrée près du projet est le suivant :



Des trains INTERCITES entre la gare de Toulouse-Matabiau et la gare de Tarbes circulent également sur la voie ferrée à proximité du projet à une fréquence inférieure à celle des TER.

b) Fréquence de circulation des trains par jour sur la ligne à proximité du projet :

	Nombre de trains par jour		
	Lundi à Vendredi	Samedi	Dimanche et fériés
TER Muret/Toulouse	21	10	9
TER Toulouse/Muret	22 (23 les V)	8	8
Intercités Toulouse/Tarbes	4	4	4
Intercités Tarbes/Toulouse	4	4	4
TOTAL	51(52 les V)	26	25

c) Interface avec le projet ZAC de Terrery

Selon les données du guide technique STRMTG pour la sûreté des passages à niveau (MEDDTL, V.1.0 du 09/07/2015), la durée totale d’interruption du trafic routier au passage d’un train peut varier de 25 s à 40 s, soit pour chacun des deux passages à niveau sur l’accès au projet une durée totale d’interruption de la circulation routière de 22 mn à 35 mn dans la journée pour un jour ouvrable. Cette faible durée ne constitue pas un critère significativement restrictif pour l’accès routier au projet.

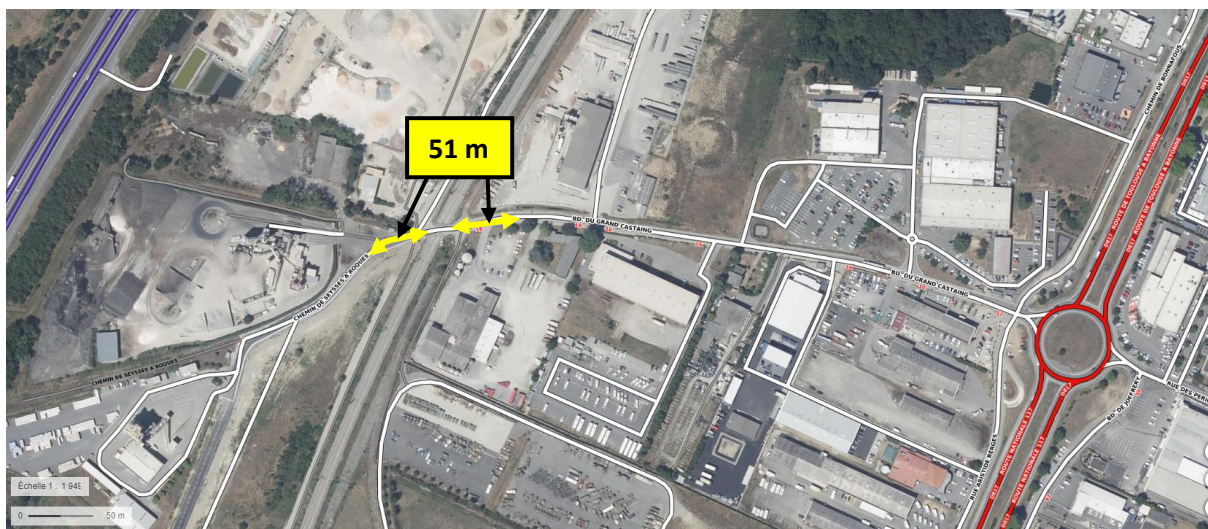
Selon la planification du PADD de Muret, le projet Terrery est associé à une perspective de création de 300 emplois ; nous supposons ici que tous les salariés utilisent leur véhicule personnel et que l’étalement des déplacements domicile travail se fait sur 1h le matin et 1h le soir. Le trafic de pointe sur l’accès à la ZAC de Terrery est ainsi estimé à 5 VL / mn auquel nous rajouterons 1 PL / mn (sachant que les trafics lourds associés aux activités industrielles sont étalés sur toute la journée). Une interruption de trafic de 40 s (que nous arrondirons à 1 mn) représentera **une file d’attente composée de 5 VL + 1 PL en heure de pointe, soit une longueur de 40 m** (à raison de 5 m par VL, 10 m par PL, et 1 m entre véhicules).

4.2 Incidence cumulée avec le projet EVONEO

Le projet EVONEO induira un trafic lourd qui variera entre 23 et 55 PL/j réparti sur 9 tranches horaires de 7h à 16h, soit pour chaque sens de circulation un passage de PL toute les 10 à 23 mn.

Pour une fermeture du passage à niveau dont la durée est de 25 à 44 s, un seul PL associé à la logistique EVONEO est susceptible de venir se rajouter à la file d'attente ZAC. Selon les mêmes hypothèses que celles prises en compte lors de l'instruction du projet de ZAC, la file d'attente serait ainsi portée à $40 + 10 + 1 = 51 \text{ m}$.

Comme le montre la figure ci-dessous, cette longueur de file d'attente n'induit aucun risque pour les autres usagers puisqu'elle n'atteint aucune intersection.



5 – Incidence globale sur la sécurité routière

L'accès au site du projet d'IME EVONEO s'effectuera par une voirie de gabarit industriel (celle desservant la ZAC Terrery Nord en prolongement du Boulevard du Grand Castaing), rejoignant l'axe majeur reliant à Muret à Toulouse (la D117) par un rond-point, type d'intersection qui offre les meilleures conditions d'incorporation des trafics en matière de sécurité routière.

En termes quantitatifs, le trafic actuel mesuré en septembre 2024 sur le Boulevard du Grand Castaing est relativement faible : maximum 200 passages de véhicules légers par heure et 18 passages de poids-lourds par heure. La logistique lourde liée au projet EVONEO viendra augmenter de 3% à 8% la proportion de poids-lourds, cette progression modique n'est pas susceptible d'affecter la sécurité routière d'un axe faiblement utilisé dans l'état actuel.

Enfin, l'augmentation de la longueur de la file d'attente au passage à niveau (cumulée avec les futurs trafics induits par la ZAC Terrery Nord) ne sera susceptible d'atteindre aucune intersection, ce qui n'affectera pas la sécurité des usagers de la route sur les autres itinéraires du secteur.

Le trafic lourd lié au projet d'IME EVONEO apparaît ainsi comme parfaitement susceptible de s'intégrer aux trafics existants sans apporter de modification notable pour la sécurité routière.