

Le préfet a clos la concertation sur les fuseaux ...

12 mai 2011 - communiqué du préfet, après
le 3° comité de suivi du projet

« Le préfet de région a ensuite présenté les suites de la démarche, et afin de préparer sa décision sur le choix des fuseaux [du projet d'autoroute Castres - Toulouse], un comité de pilotage sera réuni fin mai. Une nouvelle phase d'étude sera alors lancée en vue de préparer le choix d'un tracé de référence (40 à 50 m de large), le positionnement précis des échangeurs, la définition de l'itinéraire de substitution et les principes du péage. Cette nouvelle phase d'étude sera accompagnée de la mise en place de groupes de travail (aménagement du territoire et agriculture, environnement) et de la tenue d'ateliers du développement durable ouverts aux acteurs du territoire. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue à l'automne 2012. »

Henri-Michel COMET
nouveau préfet de la région Midi-Pyrénées (*)

(*) c'est le 4° préfet de région depuis l'annonce du projet, début 2007

... mais sur de nombreux points, le « grand n'importe quoi » emporte la mise !

Notre bilan de la concertation sur les fuseaux, dans les pages suivantes, n'est pas aussi lisse que celui du préfet. Il présente bien des problèmes partout, mais surtout les questions vitales pour le projet sont soigneusement évitées :

- Où en est-on des effets de la détérioration économique et pétrolière actuelle sur la rentabilité du projet ?
- Où en est-on de l'obligation de contribution du projet à la politique locale, nationale, européenne et mondiale, de réduction des gaz à effet de serre ?
- Comment les coûts en valeur 2011 ont-ils augmenté, et les prévisions de trafic ont-elles baissé ?
- Quels seraient maintenant le montant de la subvention et celui du péage, pour espérer l'équilibre du projet ?
- Que se passe-t-il si le projet ne peut plus être camouflé en projet rentable ?
- Combien coûterait d'aménager la RN126 ? Et dans un premier temps, pour le seul tronçon prioritaire Castres – Soual ?

Puisqu'on n'a pas pu débattre de l'opportunité d'une nouvelle 2x2 voies (mais seulement d'une mise en concession), toutes ces questions restées sans réponse sont encore d'actualité. Et elles sont amplifiées par l'évolution de plus en plus forte et défavorable du contexte. Nombreux se posent ces questions. Il revient aux collectivités d'obtenir les réponses, et ceci paraît un préalable incontournable à la poursuite des études.

Site officiel des études du projet autoroutier Castres – Toulouse par la DREAL :

<http://www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr/index.php>

Vous y trouverez les cartes des fuseaux, les dossiers, les documents d'étude, les comptes-rendus de réunions, etc ...

Et pour appréhender l'abîme entre ce que l'État prévoit et ce qu'il réalise, voyez aussi un bilan de la grande sœur A 65 Langon - Pau sur le site SEPANSO : http://www.sepanso.org/dossiers/a65/a65_article.php
Vide, inutile, hors de prix, mais ô combien destructrice, et définitive !

On n'entend plus aucun élu se féliciter de la réalisation de l'A 65, ils sont devenus maintenant muets, ceux-là même qui ont joué de leurs relations pour imposer un ouvrage de « prestige » pour leur territoire.

C'est aussi seulement pour copinage que le projet autoroutier Castres - Toulouse serait imposé sur nos territoires. Seules les collectivités pourraient faire renoncer à ce « prestige ». Prestige disent-ils ? Plutôt magnifique flop bis à éviter.

**Nos collectivités territoriales devraient visiter le site SEPANSO
avant le comité de pilotage fin mai,
et refuser non seulement le choix des plus mauvais fuseaux,
mais surtout la poursuite de ce projet « A 65 tarnaise ».**

Le projet DREAL n'est pas la bonne solution

Notre bilan de la concertation

Concertation en (fus)eaux troubles

Alors qu'on nous promettait il y a 5 mois, une phase de concertation sur l'autoroute d'une transparence exemplaire (Grenelle oblige ! À moins que ce ne soit la crainte du recours juridique ?), le moins que l'on puisse dire à l'heure du bilan, c'est que les eaux dans lesquelles naviguent les fuseaux autoroutiers sont aussi troubles que celles du Girou en période de crue.

De « concertation et transparence » à « rejet et turbidité »(*)

Cette concertation, c'est le rejet de l'autoroute, illustré par la guerre des fuseaux qui oppose les communes de Haute-Garonne et celles du Tarn sur le secteur de Verfeil à Maurens Scopont ; guerre des fuseaux aussi qui cristallise des réactions virulentes sur le contournement de Cuq Toulza. Tout ceci a conduit le maître d'ouvrage à proposer de nouveaux fuseaux dont personne n'a vu le moindre bout (de quenouille), à l'exception de quelques privilégiés. Les « tendances » DREAL varient au gré du vent, des inondations, des « poids » politiques (les agriculteurs contre les habitants, les communes de Haute-Garonne regroupées contre Maurens Scopont isolée), et dévalorisent encore l'intérêt général de ce projet.

Cette concertation, c'est l'opacité de l'autoroute, car les problèmes et difficultés que rencontre l'autoroute pour savoir où elle va passer, se discutent à huis clos, entre quelques élus sélectionnés et le maître d'ouvrage, avec comme simple support une carte sur laquelle sont reportées en pointillés les nouvelles hypothèses. Bien entendu, la population n'est pas concertée, même pas informée. Ne comptons pas sur la DREAL pour l'information, les comptes-rendus de réunion ne sont déposés sur son site que plusieurs semaines après, voire plusieurs mois, en tout cas à la fin de la période où ils auraient été utiles.

De la manière de convaincre sans délicatesse ...

Quant aux entretiens entre le maître d'ouvrage et certains propriétaires lors des permanences publiques, ils n'ont pas fait preuve de psychologie. Les témoignages de propriétaires sont sans ambiguïté : au cours de ces entretiens, les agents de la DREAL ou du cabinet Egis-route ont présenté l'autoroute comme inéluctable, ce qui sort à l'évidence du cadre de leur mission dans cette phase de concertation, et est inacceptable dans la mesure où ce procédé a eu pour effet de fragiliser les propriétaires. **Rappelons, encore une fois, que l'autoroute n'est pas inéluctable et que rien n'est décidé sur sa réalisation** tant qu'une décision publique n'a pas été prise par le ministre, et tant que l'État n'a pas signé le contrat de réalisation et de concession avec un concessionnaire. Et à l'analyse du dossier sur l'autoroute, il est impensable que de telles décisions soient prises !

Le seul bilan que l'on peut réellement tirer de cette concertation, c'est que

l'autoroute et ses fuseaux, loin de tisser des liens entre les territoires ou les servir, divise et déchire les populations et les communes.

L'exemple même d'aménagement du territoire complètement inadapté !

(*) **Turbidité** = état d'un liquide trouble, teneur d'un liquide en matières qui le trouble.

La concertation expliquée pour les Nuls !

Ou comment les mythes nous abusent !

Si, dans son communiqué de presse du 12/05/11, le ton du nouveau préfet de région se veut rassurant sur l'issue de cette concertation, en réalité, l'affaire est loin d'être simple et apaisée (chacun se repassant le brûlot ... euh, les fuseaux) et ressemble plus aux prémices de la déroute de l'autoroute ! Pour mieux comprendre, reprenons point par point les « nouveautés » apportées au projet lors de cette concertation :

Légende	
€	coût supplémentaire financier
♣	impact humain
⊗	impact environnemental et agricole

Castres ou la révélation ! M. Bugis, non content d'avoir enfin son autoroute, réclame un **nouvel échangeur** (précisant qu'il suffirait de retirer celui de Puylaurens ... déjà existant !). Il découvre que le trafic qui encombre les accès à Castres étant essentiellement local, il serait encore amplifié par le trafic de l'autoroute à destination de Castres ouest, à moins, croit-il, d'échangeurs encore plus rapprochés. Il aurait dû lire nos analyses plus tôt : pour traiter le trafic local, c'est l'aménagement de la RN 126 qu'il faut envisager. Il vaut mieux tard que jamais. €€€

Soual où le bât blesse ! Avec la déviation rétrocedée au concessionnaire et l'arrêté d'interdiction de la traversée du village par les poids lourds, où passeraient les camions ? Alors M. le maire demande une **nouvelle déviation** de déviation (les salariés du futur centre Pierre Fabre méritent sûrement toute l'attention de la DREAL !) €€€

Puylaurens, bis repetita ! Avec la traversée du village qui pourrait être à terme interdite aux camions et la déviation rétrocedée, Mme Lapérouze, à juste titre inquiète pour la qualité de vie du bourg, demande aussi une **nouvelle déviation**. €€€

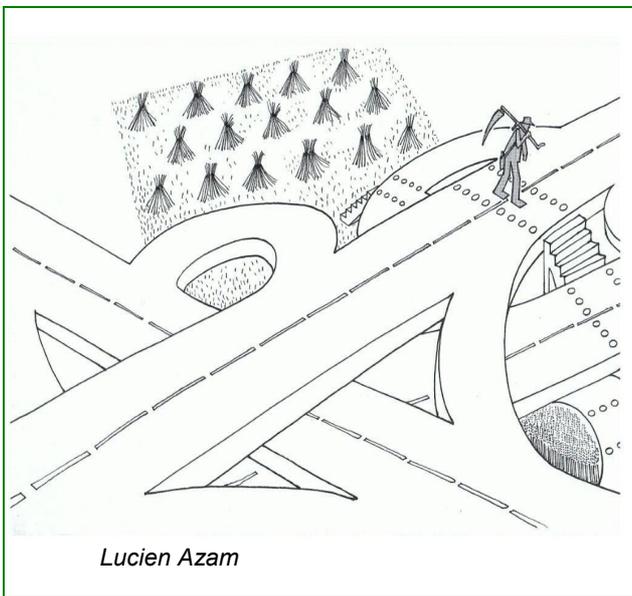
Des idées de génie naissent pendant la concertation : les élus demandent aussi la gratuité de ces deux déviations, ou carrément la gratuité de la section Castres – Puylaurens ... Quelques millions en moins pour le concessionnaire qui saurait réclamer le manque à gagner à l'État et aux collectivités. Et au bout du compte, on continue de se demander pourquoi on n'aménage pas la RN 126 de Castres à Soual pour commencer, et dans de bien meilleurs délais. €€€

(suite) La concertation expliquée pour les Nuls !
Ou comment les mythes nous abusent !

Légende	
€	coût supplémentaire financier
†	impact humain
⊗	impact environnemental et agricole

Cuq Toulza ou quand la résistance se réveille pour une guerre qui aura fait long feu ! La situation est surprenante, la municipalité revient sur le fuseau pressenti avec son accord en 2008. Depuis, un nouveau conseil municipal a vu le jour et certains des nouveaux élus concernés par le fuseau pressenti, s'opposent. La population, quant à elle, découvre ce fuseau pressenti jamais signalé par la commune, et s'oppose aussi. Sans conviction, la DREAL propose alors une variante, pour laquelle, chose étrange, aucune étude n'a été faite, et pour laquelle il n'y aura pas plus de consultation du public ... sauf si le préfet choisit cette option ! (on voit mal comment il le pourrait, sans dossier. Concertation pour les Nuls ?) Deux communes ont déjà dit non à cette variante, Lacroisille et Algans, et la chambre d'agriculture du Tarn confirme son choix du fuseau pressenti.

A quoi joue la DREAL, à la fin de la concertation, alors que la population n'est plus concertée ? A quoi ont servi les 4 ans d'étude sur les fuseaux ? ††† ⊗⊗⊗



Maurens Scopont ou quand le fuseau prend l'eau et la DREAL émerge ! Après les grosses inondations de mars, les services de l'État proposent, comme à Cuq Toulza, une variante qui passerait plus au sud du château de Maurens Scopont, mais refusée par les élus de Haute-Garonne. Elle ne sera pas non plus étudiée comme les autres fuseaux ... sauf si le préfet choisit cette option (bis - voir ci-dessus à Cuq) !

Qu'à cela ne tienne, reste le fuseau qui coupe en deux Maurens de Scopont, auparavant étiqueté « infaisable » par la DREAL. Il est à son tour fermement refusé par Maurens Scopont.

A quoi joue la DREAL, à la fin de la concertation, alors que la population n'est plus concertée ? A quoi ont servi les 4 ans d'étude sur les fuseaux ?

Pour tenter de faire avaler la pilule à Maurens Scopont, le sous-préfet du Tarn informe lui-même le maire : 'Vous allez être contents, vous allez avoir l'échangeur sur votre territoire' !?!?!? Encore une quinzaine d'hectares de terres agricoles sacrifiées au bitume, plus tout ce qui viendrait ensuite s'y greffer (hangars industriels, etc.), qui peut penser qu'un échangeur calmerait les esprits ?! ††† ⊗⊗⊗



Teulat ou quand la Bergeronnette ne fait pas le printemps ! C'est mignon, une Bergeronnette printanière mais c'est aussi une espèce protégée dont l'habitat se trouve sur un des fuseaux, celui qui épargne Saint-Pierre. Restent un fuseau en zone inondable, lourd en termes de coûts financiers et environnementaux, et un dernier qui coupe la commune de Teulat en deux, moins cher à réaliser mais lourd en impacts humains et socio-économiques. Maurens Scopont bis, mais avec le soutien du député Carayon. Est-ce que ce sera suffisant pour deux poids - deux mesures ? ††† ⊗⊗⊗

Verfeil ou la cerise sur le gâteau : le Conseil général de Haute-Garonne réaffirme son opposition au projet et donc son refus de céder la déviation de Verfeil au projet payant. La DREAL se penche donc sur la dotation de la vallée de Verfeil à 8 voies, pour 2600 véhicules par jour qui allaient en 2007 de Castres à Toulouse (et 2600 dans l'autre sens) ! Les bras vous en tombent, n'est-ce pas ? A nous aussi ! €€€ ††† ⊗⊗⊗

Graguague, ou quand l'échange est hors projet ! Actuellement l'échangeur ne dessert qu'en direction de Toulouse ou de Castres, et resterait en l'état ; les élus locaux s'interrogent donc sur l'utilité d'un projet qui n'irriguerait pas les territoires traversés et demandent un échangeur complet ... Encore quelques millions supplémentaires que les collectivités locales, déjà peu enclines au projet, devraient supporter, annonce la DREAL ! On se croirait dans un jeu « C'est celui qui demande qui paye ! » Ahurissant ! C'est dans la route existante qu'il faut mettre ces millions !!! €€€

Quant à connaître l'emplacement des échangeurs, le système de péage, ainsi que le devenir de l'existant, bizarrement la DREAL risque de ne s'y pencher qu'après le choix du fuseau ! N'est-ce pas mettre la charrue avant les boeufs ?

La note serait donc salée, les dommages collatéraux irréversibles !
Pour développer le rail et le transport par car sur la RN 126 aménagée intelligemment,
combien cela coûte-t-il ?

Les fuseaux filent un mauvais coton pour l'autoroute Ou comment tomber de fuseau en quenouille !

Au fur et à mesure que la concertation sur les fuseaux s'est déroulée, le refus des populations et des communes de voir leur territoire traversé et défiguré par l'autoroute est monté en puissance.

Les fuseaux filent un mauvais coton ...

Ce qui a frappé plus encore cette phase de concertation, au-delà de son opacité, c'est le réel manque de maturité et de cohérence de ce projet face aux exigences et aux besoins auxquels il est censé répondre. Les revirements de position de la DREAL sur certains fuseaux (voir Gazettes n° 4 et n° 5), ou la « découverte » d'évidences (report du trafic local dans Soual et Puylaurens) sont là pour nous montrer à quel point cette autoroute est étudiée non pas par nécessité d'être au service des territoires, mais par obligation de s'imposer au plus vite et au moins cher, qu'importe tout le reste.

Rappelons en effet que cette autoroute aurait pour but de désenclaver le bassin Castres – Mazamet et de faciliter l'accès à Toulouse, tout en s'intégrant de façon optimale dans les territoires traversés. Pourtant, et la remarque n'a pas manqué de « fuser » en comité de suivi le 12/05, « *On améliore un peu le temps de trajet entre Castres et Toulouse, mais les problèmes continueront d'exister aux deux bouts avec la connexion aux réseaux existants* ».

... et l'autoroute tombera en quenouille.

Bref, vous l'avez compris, pour gagner quelques minutes (7 selon nos estimations sur un trajet de 75 mn) et les perdre en final au deux bouts, il faudra payer 7€50. Qui sera prêt à une telle dépense ? Pas grand monde probablement comme le montre la fréquentation de l'A65 (Langon - Pau). Le concessionnaire espérait un minimum de 9200 véhicules par jour à l'ouverture, là où la DREAL en estimait 7660, et il atteint à peine 4000 véhicules par jour (le seuil de rentabilité d'une autoroute est fixé à 20 000 !!!). Aussi, on peut s'interroger sur les estimations de la DREAL sur l'horizon 2025, avançant que l'autoroute Castres –

Toulouse capterait plus de 66% du trafic sur cet itinéraire. Imaginez, il ne resterait sur la RN126 que 1/3 des véhicules, les 2/3 circulant sur la 2x2 voies payante ! In vraisemblable.

Et puis, ce qui est tout aussi surprenant, c'est que dans l'estimation du coût du projet annoncé à 335 M€ TTC 2009, de nombreux postes ont été omis, comme le coût de remise en état de l'itinéraire de substitution, le coût des échangeurs, celui des aires de repos, tous les ouvrages majeurs dont le nombre et l'importance varie d'un fuseau à l'autre (surtout en zone inondable dans la vallée du Girou), la prise en compte des exigences sur la protection de la faune et de la flore, des exigences paysagères, de la protection du bâti et des populations aux nuisances sonores, etc ... Enfin, le prix des matières premières ne cesse d'augmenter, en particulier dû à celui du baril de pétrole (voir notre Gazette n° 3), paramètre majeur dans l'estimation du coût du projet. Vous allez voir, les 450 M€ que nous avons estimés dès le début seront finalement atteints, voire dépassés.

Une simple question d'image ou de prestige

Il devient évident que ce projet doit être réévalué au plus vite, tant sur l'intérêt économique qu'il représente pour tous les territoires entre Castres et Toulouse, que sur son coût et les trafics qu'il capterait. **On ne peut pas faire une autoroute pour une simple question d'image ou de prestige.** Or c'est bien le seul et maigre argument que peuvent avancer aujourd'hui les promoteurs de l'autoroute concédée. Sur tous les autres arguments sérieux que sont le gain de temps, le développement économique, la sécurité, l'équité territoriale et sociale, l'autoroute ne fait pas le poids face à une solution d'aménagement de la route existante moins couteuse.

Cette réévaluation sera faite au plus tard par obligation lors de l'enquête publique.

Le bon choix pourrait alors se faire entre l'autoroute à pognon, ou l'aménagement de raison.

Paroles de citoyens

NON MERCI

Ecraser des maisons, spolier des terres -
Puis une belle couche de goudron
(Et l'agro alimentaire ?)
L'histoire, traditions, mœurs, souvenirs -
Enterrés à jamais pour ce "bel Avenir"
Qui nous attendra en bord de l'autoroute
des fanas de fric - le reste, ils s'en foutent !

Au Revoir pâturages - Bonjour saccage
Des terres agricoles et nos beaux paysages
Un nouveau visage pour notre belle campagne
Nous attend :
Rouleaux compresseurs et bulldozers
Bossent dur pour cette nouvelle ère.
Venez nous voir dans notre nouveau cadre
Et dites « Bravo ! » à l'ami PF !

Allez donc !
Erigez vos panneaux, installez vos péages,
Coulez votre bitume en long et en large
Et contemplez le désastre
De l'autoroute inutile - qui ira nulle part
(Qui relierait Toulouse avec comment ça s'appelle ?)

Dépensez notre fric sur cette absurde autoroute
Puis regardez Cuq Toulza qui fera banque-route :
Plus de restau, plus de café, plus de Vival non plus
« Viva la Vie » - ils nous auront bien eus !

Jill M - Cuq Toulza (Tarn)

Point de vue lambda

Ce que je vois :

- La guerre de l'autoroute à tout prix / à tout pris.
- Pour gagner 5 minutes à payer au prix fort.
- La perte du bénéfice des déviations gratuites de Soual et Puylaurens.

Au-delà de tout aspect technique ou économique, le citoyen lambda se laisse bercer par un projet alléchant sans se projeter vers le futur en se posant cette question : **qu'est-ce qui aura changé d'ici là dans ma vie quotidienne ? Qui a réellement besoin de cette autoroute ?**

Ce que je sais

- La destruction d'un environnement naturel, riche en biodiversité, et au-delà utile à notre bonheur.
- La perte de tranquillité pour des habitants qui ont trimé toute leur vie pour retaper leur maison ou préserver leur patrimoine familial.
- La destruction de ce qu'on appelle un "outil de travail" mais qui de tout temps a été, et restera notre terre nourricière, et dont on a toujours besoin!

Tout comme la crise boursière a montré les limites de notre société de consommation, la guerre des routes montre sa limite : tous aveugles sur l'avenir. **Quelle utilisation de la voiture aurons-nous dans 10 ans, dans 15 ans, dans 20 ans ? C'est la principale question qu'il faudrait poser !**

A qui profite l'ouvrage ? Pas au citoyen lambda, mais quelques grosses entreprises locales qui pensent mieux se développer, sans grande certitude, en fait.

Nous vivons dans une société de profits qui veut toujours plus et qui demande toujours plus à tous les employés, ouvriers, cadres.

Ce que j'imagine

Des routes et autoroutes désertées par manque de carburant, ou par son coût trop élevé.

Le citoyen lambda qui n'a pas pu changer son véhicule à cause des nouvelles normes draconiennes, et qui s'est déjà endetté pour pouvoir isoler aux nouvelles normes européennes sa maison, sans parler de son mode de chauffage désuet.

Le développement du ferroutage, ça existe déjà ailleurs.

On prendra le train à Castres, comme on prend le métro en région parisienne : 20/30minutes de trajet *sans accident* relayé par le métro ou le tramway à Toulouse et le réseau de bus à Castres.

Le télétravail se sera un peu plus développé.

Les gens iront de moins en moins dans les grandes surfaces car le commerce de proximité, les coopératives agricoles et les achats d'occasion se seront développés. Pas seulement par conviction pour la planète mais parce qu'il y a marre de ne pas finir ses fins de mois et de manger n'importe quoi !

Ce que je fais

J'enseigne dans une grande école à un public mixte de 10 ans, qui a déjà une forte conscience des problèmes d'environnement, parce que d'autres enseignants ou leurs familles leurs ont ouvert les yeux. J'enseigne la géographie où nous découvrons que l'Europe de l'ouest est quand même extrêmement bien lotie en matière de transport *quoi qu'on en pense* : parce qu'on oublie de regarder en arrière, parce qu'on ne regarde pas à côté (sans même parler du Sud).

Et pour avoir emprunté la route quotidiennement durant 5 mois pour me rendre à Toulouse, je ne la trouve pas si mauvaise qu'on le laisse penser.-

J'enseigne qu'on peut s'interroger sur la durée des réserves en pétrole et donc de l'utilisation automobile telle qu'elle existe aujourd'hui, et qu'il y a déjà des alternatives proposées.

J'enseigne aussi en sciences et technologie qu'il faut économiser l'énergie, que les énergies renouvelables vont être de plus en plus utilisées, et qu'il faut réduire les différentes sources de pollution. Si on roule plus vite, on pollue plus, non ? Et la route en elle-même, elle est bien construite avec des dérivés pétroliers, n'est-ce pas ?

Ce que j'enseigne est bien dans les programmes, dans n'importe quel manuel de classe, le ministère du développement durable y adhère aussi, alors pourquoi tout ce débat ? Pour donner raison aux grosses entreprises, et inventer d'autres arguments pour faire passer la pilule ?

Non, face à l'avenir difficile qui s'annonce à nous, il faut arrêter d'être égoïste. Même les plus grands bureaux d'études prospectives ont du mal à se projeter. Il est temps d'imaginer un autre modèle, il est temps de s'adapter à tous les niveaux aux problèmes de la planète, sinon c'est cette autoroute que l'on considèrera comme un projet utopique lorsqu'elle aura été construite pour les papillons restants ...

Evolution visible depuis plusieurs mois :

Le point fort semble être une mobilisation des communes touchées de près, plus forte et c'est bien.

Dans mon entourage, j'ai entendu des routiers castrais et mazamétains attendre avec impatience cette autoroute; mais les collectifs syndicaux routiers commencent à réaliser la charge financière représentée par les péages et se manifestent maintenant sur la voie publique, ça aussi c'est encourageant. (Blocage au giratoire de Soual le 28 avril)

Le citoyen lambda ne semble pas bouger s'il n'habite pas dans une commune clairement touchée, c'est ceux-là que j'aimerais réveiller... La seule chose visible par tous est l'augmentation des produits pétroliers, même les pneus changent de prix sans raison depuis quelques mois.

On préfère payer pour améliorer le cadre de vie de nos villages, plutôt que de financer des projets contre lesquels nos représentants ont bien du mal à s'imposer et que nous ne pourrions pas utiliser !

Isabelle F - Tarn

GIROU ette d'OR

Décernée au député-maire de Lavour **B. CARAYON**, défenseur acharné de l'autoroute, dont la position se résume à

« *L'autoroute, d'accord, mais pas chez nous !* »

en soutenant les communes tarnaises de sa circonscription qui refusent de voir l'autoroute passer sur leurs territoires, et qui la renvoient chez les autres en Haute-Garonne.

Parfait nimbyste ? Stratégie électoraliste ?

GIROU ette d'ARGENT

La DREAL, pour qui le réalisable ne l'est plus et l'impossible le devient (fuseau 2C).

GIROU ette de BRONZE

P. BUGIS, maire de Castres, pour son échange d'échangeur et son « in-solidarité » territoriale.

Retrouvez toutes les analyses du collectif RN126 et d'autres informations

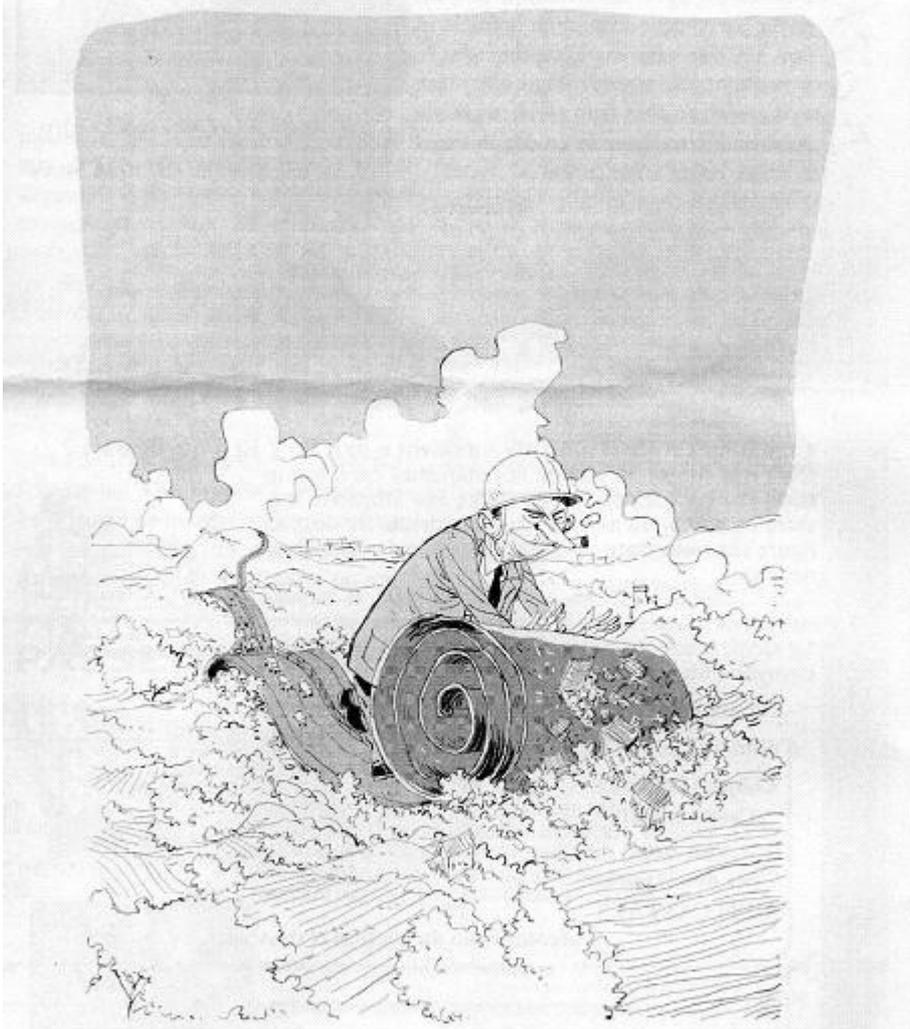
sur son site : <http://RN126.free.fr/>

Lire en ligne les précédentes éditions 2011 :

mai	6		
avril	3	4	5
mars	1	2	

Cette gazette est envoyée à 700 destinataires

Jusqu'en 4102 s'il le faut ...



Dessin original de N'Marc

...refusons encore l'autoroute !

Page de couverture de

[Confluences 81](#)

numéro 88 de janvier 2011

Les dernières Unes : [cliquez ici](#)