



COLLECTIF
RN126

GAZ ette et GIROU ettes

Journal RN126 au gré du vent d'Autan et de ses girouettes

☎ : 06-88-52-83-57

✉ : collectif.RN126@yahoo.fr

EDITION n° 8 du 15/07/11 **rectifiée page 8**

Concertation sur l'autoroute Castres – Toulouse Un simulacre pour concéder toute la RN126 !

La concertation sur les fuseaux s'est terminée par une décision du préfet de région fin mai, laissant croire qu'un fuseau est choisi, et que le projet avance normalement. De leur côté, les promoteurs du projet autoroutier (élus tarnais, acteurs économiques castrais, et la dépêche du midi du Tarn), font mine d'être très satisfaits de cette décision et du bon déroulement des affaires.

Mais derrière les postures convenues, les génuflexions de courtoisie et les sourires de façade, la réalité est toute autre, comme nous le montrons ci-après dans notre analyse. Vous y découvrirez que, dans l'art de décider que l'on ne décide rien, ou bien dans celui de confirmer de fausses évidences, le projet autoroutier finit par se distinguer dans l'absurde.

Quant au calendrier, le retard ne pourra qu'être conséquent, mais personne n'en dit mot dans l'immédiat, le plus dur étant d'abord de trouver un fuseau car la concertation n'a rien précisé et tout reste à étudier.

L'absurde de ce projet d'autoroute, soi-disant en « site propre », se voit de plus en plus.

Mais le plus scandaleux, c'est qu'en filigrane de ce simulacre de concertation, se profile une tout autre réalité :

la mise en concession de toute la RN126 !

Rappel : à quoi devait servir la concertation ?

La phase de concertation sur les fuseaux du projet autoroutier Castres – Toulouse avait pour but de définir :

- le fuseau de 300 m, dans lequel s'inscrira le tracé de 50 m soumis à enquête publique,
- l'emplacement des échangeurs,
- le principe du péage.

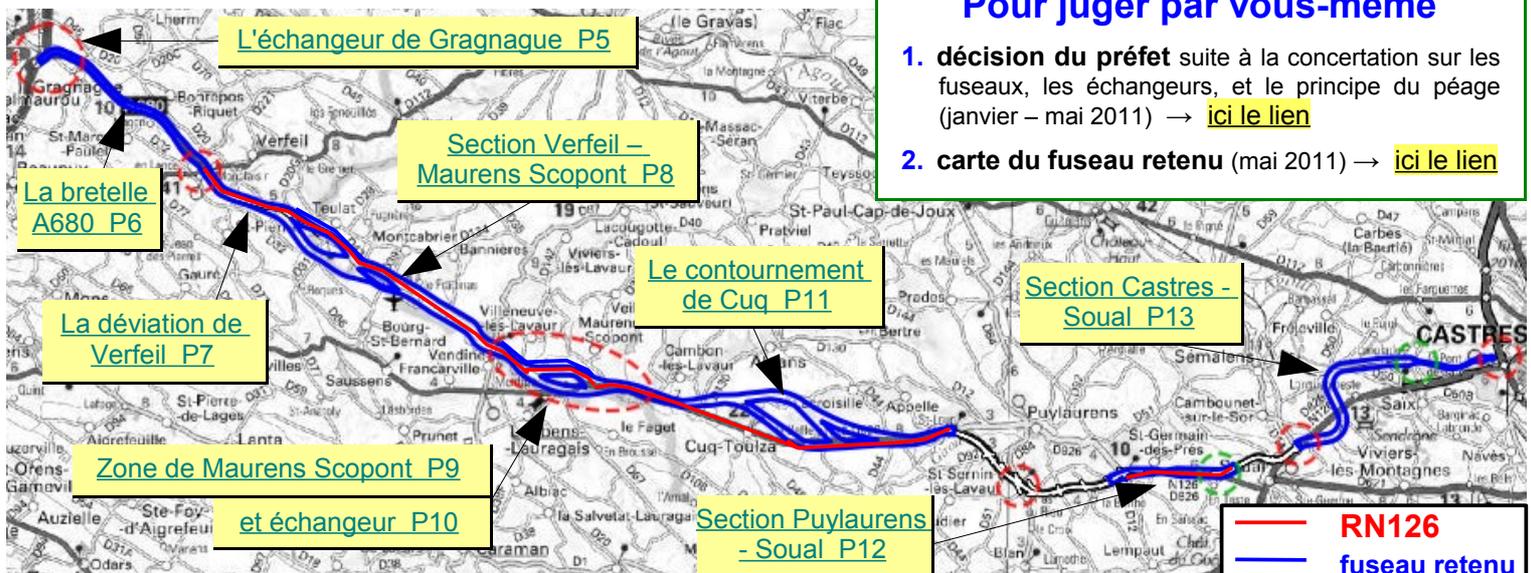
Sommaire

- **Vision d'ensemble**
 - P2 : [Synthèse de la décision du préfet](#)
 - P2 : [Un fuseau élargi pour temporiser et convaincre](#)
 - P3 : [Pas de nouveau fuseau](#)
 - P3 : [La mise en concession de la RN126 se dévoile !](#)
 - P4 : [Cette autoroute pour quoi faire ?](#)
- **L'autoroute de bric et de broc**
 - P5 à P13 : Analyse au fil du goudron (voir carte ci-dessous)
- **Notre alternative**
 - P14 : [La RN126 aménagée intelligemment](#)

Rappelons que :
l'autoroute n'est pas un besoin,
c'est une solution
.... La pire !

Pour juger par vous-même

1. décision du préfet suite à la concertation sur les fuseaux, les échangeurs, et le principe du péage (janvier – mai 2011) → [ici le lien](#)
2. carte du fuseau retenu (mai 2011) → [ici le lien](#)



Vision d'ensemble

Synthèse de la décision du préfet

- ★ **la concertation a permis d'éliminer des fuseaux** qui n'avaient aucune chance d'être retenus,
- ★ **sur 2/3 de l'itinéraire, au lieu de se rétrécir**, les fuseaux pressentis s'élargissent,
- ★ **aucune commune ne veut l'autoroute** sur son territoire, y compris les communes tarnaises entre Maurens Scopont et Verfeil, dont les élus s'affichent pour l'autoroute,
- ★ **sur 2/3 de l'itinéraire, le consensus fait largement défaut**, mais le préfet n'introduit rien de nouveau pour débloquer la suite,
- ★ **sur le 1/3 restant, c'est le fuseau sur la route existante qui est retenu** (RN126, déviation de Verfeil),
- ★ **la déviation de Verfeil n'est pas rétrocée** par le Conseil Général de la Haute-Garonne, mais la DREAL étudiera 2 options sur 3 avec sa rétrocession,
- ★ **sur 2/3 de l'itinéraire, entre difficultés techniques de réalisation et facteurs humains**, le coût de réalisation ne peut être que l'arbitre ; le projet le moins onéreux est sur la RN126, hors zone urbanisée (Cuq Toulza, Castres),
- ★ **on ne sait toujours pas où se situera l'échangeur Vendine – Maurens Scopont**, et il y a 2 échangeurs de plus (Soual, Castres),
- ★ **la vallée du Girou regardera passer les véhicules**, et rien d'autre, car le demi-échangeur de Gragnague demandé par les élus est toujours hors projet (il reste à la charge des seules collectivités),
- ★ **pour Castres – Soual, on continue comme si le projet était gratuit** (projets de 2004 et 2007), sur lequel tout le monde aurait pu circuler pour éviter la ZI de Mélou ; mais avec un péage hors de prix, ce tronçon ne captera pas comme souhaité le trafic de transit : qu'importe, c'est pareil pour la DREAL,
- ★ **massacre organisé des territoires**, il y a 8 échangeurs sur 60 km, soit en moyenne un échangeur tous les 8 km, (recommandation DREAL = au moins 30 km, pour limiter l'étalement urbain et le mitage des territoires)
- ★ **la DREAL et le cabinet d'études ont découvert que :**
 - le Girou débordait,
 - la rétrocession des déviations de Soual et Puylaurens bloquait le trafic local de poids lourds et de véhicules légers, et qu'il faudrait envisager des déviations de déviations.
- ★ **on ne sait toujours pas quel sera le principe des péages** (quelle section payante, péage ouvert, fermé, ...)

Un fuseau élargi sur 2/3 de l'itinéraire pour temporiser et convaincre

Le fuseau recherché de 300 m (de Verfeil à Soual) n'est retenu que sur 1/3 de l'itinéraire. C'est vraiment très peu pour entreprendre efficacement les études plus détaillées de définition du projet. Le calendrier a du plomb dans l'aile !

Sur 2/3 de l'itinéraire, un fuseau élargi, ou parfois dédoublé, est retenu pour préciser et chiffrer les incidences de chaque fuseau encore possible, et ainsi éclairer le choix du préfet. Mais en fait, le fuseau élargi n'a qu'un but pour le préfet : **temporiser** pour établir des critères soi-disant objectifs (notamment financiers), et **convaincre** ainsi ceux qui seront impactés par le choix final, élus en tête. Il s'agira pour la DREAL de présenter un fuseau comme le « seul bon fuseau », comprendre « bon pour un concessionnaire ».

Le choix final sera affaire de présentation par la DREAL des options et des études, présentation biaisée au besoin (la DREAL a très bien su faire depuis 2007). Nous pensons que tous les élus doivent être très vigilants sur les données que fournira la DREAL, toutes sujettes à caution sur le fond ou sur la présentation, comme l'ont été nombre d'entre elles dans le dossier du débat public.

MISE en GARDE pour les collectivités territoriales, et les élus !

- **2/3 de l'itinéraire, c'est énorme, et l'impact financier sur le coût du projet** interdit sans aucun doute de choisir partout le fuseau le plus onéreux, même s'il est le seul fuseau « humain ». La DREAL va devoir convaincre ... ou biaiser.
- **2/3 de l'itinéraire, c'est aussi beaucoup d'études détaillées en plus.** Ces études plus poussées, à mener sur un fuseau très élargi, entraîneront surcoûts et retards importants.
- **Les coûts d'études sont normalement répercutés au final dans le coût du projet**, donc dans le montant de la subvention d'équilibre et/ou du péage.

Vision d'ensemble (suite 2/3)

Pas de nouveau fuseau ...

Nulle part le fuseau retenu ne déborde des fuseaux qui étaient soumis à la concertation, même quand il est « élargi » du fait de l'absence de consensus sur un seul fuseau proposé.

Autrement dit, malgré l'absence de consensus, **la concertation menée n'apporte aucune nouvelle piste** permettant d'espérer un consensus. Le préfet a seulement fusionné plusieurs fuseaux en un seul fuseau élargi, sans que l'on voit en quoi la situation sera ainsi débloquée.

... Sauf pour le contournement de Cuq Toulza, où le nouveau fuseau intermédiaire, variante à peine évoquée à la fin de la concertation, est maintenant dans le fuseau retenu.

Mais ce nouveau fuseau intermédiaire est un leurre vraisemblablement car il nécessite des surcoûts importants pour traverser la partie nord du lac de la Vernède, et vient effleurer un des hauts lieux de cette campagne (bâtis, domaine, élevage de chevaux, lac).

**Enfin, rien de nouveau,
que ce soit du côté du fuseau comme du côté du consensus à trouver.**

La mise en concession de la RN126 se dévoile !

→ **Partout le fuseau retenu intègre la route** existante (RN126 et déviation de Verfeil), ou la joute, **sauf en zone urbanisée** (Cuq Toulza et Castres) qui nécessite d'être contournée puisqu'aucun élargissement de la route existante ne peut y être envisagé.

Tous les fuseaux au sud du Girou ont été supprimés, sauf à Maurens Scopont. Ils n'intégreraient pas la RN126, ni ne l'approchaient.

→ **Ainsi, la mise en concession de l'itinéraire** Castres – Toulouse risque très certainement d'aboutir à la mise en concession de la RN126. Une route nationale peut ainsi devenir une autoroute payante, après quelques années de simulacre d'études et d'analyses, soi-disant concertées et pour l'intérêt collectif.

Quand la DREAL a-t-elle démontré que le désenclavement du sud Tarn nécessite que la RN126 même soit concédée ? **Jamais !**

Quels sont les éléments qui ont empêché la DREAL de présenter, dès le début, le projet de mise en concession de la RN126 ?

- ✘ **d'une part la levée de boucliers qu'il aurait suscité** ! Levée de boucliers chez les mêmes qui aujourd'hui se résigneraient bien à laisser faire, par inconscience, facilité, intérêt personnel, ...
- ✘ **d'autre part par volonté de ne jamais devoir parler d'un aménagement** plus simple et adapté de la RN126 (différent d'une 2x2 voies).

Le préfet voudrait réaliser l'autoroute là où est la RN126, ou à sa proximité immédiate, qu'il ne s'y prendrait pas autrement !

Le fuseau retenu permet partout de l'envisager, hors zone urbanisée. Ce passage est bien plus simple et de moindre coût qu'en tout autre point (comme par exemple en zone inondable du Girou). **C'est le seul choix pour un projet difficile à rentabiliser, voire impossible !**

L'autoroute ne serait en tracé neuf qu'à Cuq Toulza et à l'arrivée sur Castres.

Mettre en concession la RN126, ça signifie :

- **que l'autoroute prend la place de la RN126**, et une route est créée pour être l'itinéraire de substitution obligatoire, à 2x1 voie en particulier quand la RN126 utilisée était à 3 voies,
- **ou bien que l'autoroute est collée à la RN126**, et même si c'est un tracé « neuf », le résultat est le même. La RN126 devient alors l'itinéraire de substitution.

Là où il y a aujourd'hui la RN126, demain il y aurait une barrière infranchissable.

Concéder la RN126 pour en faire une 2x2 voies : une simple question d'image !

L'autoroute est absolument inutile pour 5200 véhicules par jour en 2007 qui faisaient Castres – Toulouse ou l'inverse, trafic que la DREAL estime voir augmenter sur l'autoroute à 6800 v/j en 2015 en moyenne, et 9000 v/j en 2025.

Le député Carayon le dit d'ailleurs partout où il a la parole, **cette autoroute n'est qu'une affaire de copinage pour l'image du sud Tarn**. Et tant pis si l'équilibre financier n'est pas atteint car il nécessite 18 000 – 20 000 véhicules par jour.

En final, ce projet d'autoroute ne serait qu'une façon détournée de mettre en concession la RN126,
projet qui aurait été rejeté d'emblée par tous s'il avait été présenté ainsi.

C'est pourquoi l'Etat a dissimulé la vraie finalité du projet, et a toujours refusé de comparer cette autoroute à un aménagement intelligent et adapté de la RN126, secteur par secteur.

Vision d'ensemble (suite 3/3)

Cette autoroute, pour quoi faire ? ...

L'analyse des échangeurs retenus pour la suite des études est riche de ... questionnements sur la logique, la cohérence, et le bien-fondé de ce projet.

... pour le désenclavement du sud Tarn vers Toulouse ?

Ce serait vrai si le préfet prévoyait seulement un échangeur à Castres (voire un deuxième à Soual), et juste un ruban de bitume jusqu'à l'échangeur de Gragnague, qui dessert déjà Toulouse. 60 km d'un trait, sans échangeur intermédiaire ; ou bien 60 km qui pourraient accueillir un échangeur de plus au milieu, par magnanimité, et souci de renforcer le ridicule trafic qui réalise le trajet complet de Castres vers Toulouse (5200 véhicules par jour en 2007, les deux sens confondus).

Les normes DREAL pour limiter l'étalement urbain correspondent exactement à cette disposition : 30 km au moins entre deux échangeurs.

Mais ce n'est pas le projet présenté : il y a des échangeurs partout (8 sur 60 km), le coût s'en ressent alors que le trafic dérisoire du désenclavement ne permet pas de rentabiliser la concession visée.

Cette autoroute n'est donc pas pour désenclaver le sud Tarn.

... pour l'optimisation de la circulation périurbaine à Castres ?

Ce serait vrai si le projet dans le secteur Castres – Soual était gratuit, permettant un report maximal du trafic de la RN126 vers la voie aménagée. La tranquillité des riverains, la séparation des flux d'accès à Castres ou aux zones d'activité, la multiplicité des échangeurs pour favoriser le report de la circulation, seraient alors envisageables.

Le projet étudié ne peut pas être gratuit entre Castres et Soual, car, faute de transports en commun, c'est le secteur le plus fréquenté, et il permet d'espérer rentabiliser le projet avec subvention d'équilibre et péage supposés acceptables.

Payant, ce projet ne permettra pas les reports de trafic nécessaires, même en plaçant un échangeur supplémentaire.

(Voir notre analyse détaillée de ce secteur ci-après).

... pour l'aménagement du territoire ?

Ce serait vrai si, là aussi, le préfet cherchait à limiter l'étalement urbain, qui est le risque le plus élevé pour les communes rurales, en limitant tout particulièrement les échangeurs distants de moins de 30 km.

Il y a 8 échangeurs étudiés sur 60 km, un tous les 8 km en moyenne, mais certains sont éloignés de moins de 5 km (Castres, Soual). Ce projet est un vrai boulevard à étalement urbain, tant redouté pour l'aménagement du territoire par ... la même DREAL ! Sur quels critères sont décidés de si nombreux échangeurs ? Il semble que ce soit à la demande du maire de la commune, rien de plus, et sans aucune expertise mandatée par la DREAL, expliquant aux maires les risques et les bénéfices.

Ce serait vrai aussi si le préfet s'inquiétait du bénéfice de ce projet également pour les territoires les plus proches de l'A68. Il n'y a, dans ce secteur, qu'un seul aménagement pertinent à considérer : aménager l'échangeur de Gragnague pour un accès vers Albi, à la demande des élus locaux (*voir notre analyse détaillée de ce secteur ci-après*). Or, cet aménagement est hors projet, c'est-à-dire que les collectivités devront le financer seules, sans l'Etat. C'est même le seul échangeur, demandé par des élus, qui ne fait pas partie des cofinancements à envisager !

Pour ces deux raisons liées à un aménagement du territoire sacrifié, le projet n'est manifestement pas destiné à profiter aux territoires traversés. Ce n'est pas un projet d'aménagement du territoire.

Il n'est conçu que pour tenter d'augmenter le ridicule trafic prévu, car insuffisant pour trouver un concessionnaire qui le financerait.

Cette autoroute n'a ni logique, ni cohérence d'ensemble, à part celles, on le voit, d'un projet parachuté, qu'il faut maintenant adapter pour un concessionnaire, à tout prix.

La réussite et l'intérêt collectif ne sont pas au programme de ce projet absurde. Tout le monde peut s'attendre à être perdant dans cette affaire de bric et de broc, si mal conçue.

L'autoroute de bric et de broc au fil du goudron

L'échangeur de Gragnague ou comment exclure le seul aménagement de bon sens



Le ½ échangeur actuel de Gragnague. On ne peut sortir de l'A68 à Gragnague qu'en venant de Toulouse, et si on prend l'échangeur à Gragnague on ne peut aller que vers Toulouse. Actuellement, rien ne permet de sortir de l'A68 en venant d'Albi ou de prendre l'A68 pour aller vers Albi.

Quand on arrive sur l'A68 Toulouse - Albi par Verfeil (A680), on ne peut actuellement se diriger que vers Toulouse. Aucune bretelle d'accès ne permet de prendre l'A68 vers Albi. De même, en arrivant d'Albi, on ne peut pas sortir de l'autoroute A68 pour rejoindre directement Verfeil et la vallée du Girou. C'est le demi-échangeur de Gragnague : il est conçu pour accéder à Toulouse, pas pour irriguer le territoire.

Dans le projet autoroutier Castres – Toulouse, l'A680 et le demi-échangeur de Gragnague sont élargis à 2x2 voies. Mais le demi-échangeur existant (vers Toulouse) n'est pas complété par le demi-échangeur manquant vers Albi.

La réalisation d'un échangeur complet à Gragnague permettant d'aller vers Castres, Toulouse ou Albi n'est pas inscrite en effet dans ce projet d'autoroute Castres – Toulouse, mais comme des élus insistent, il sera étudié, sans être intégré au projet⁽¹⁾ : si les collectivités intéressées décident de le réaliser, ce sera à leur frais, sans participation de l'Etat.

De Maurens Scopont à Verfeil, le projet d'autoroute n'apporte rien et déstructure ces territoires. C'est la plus grande partie du projet à réaliser, et le seul aménagement pertinent qu'ils en attendent est placé hors projet.

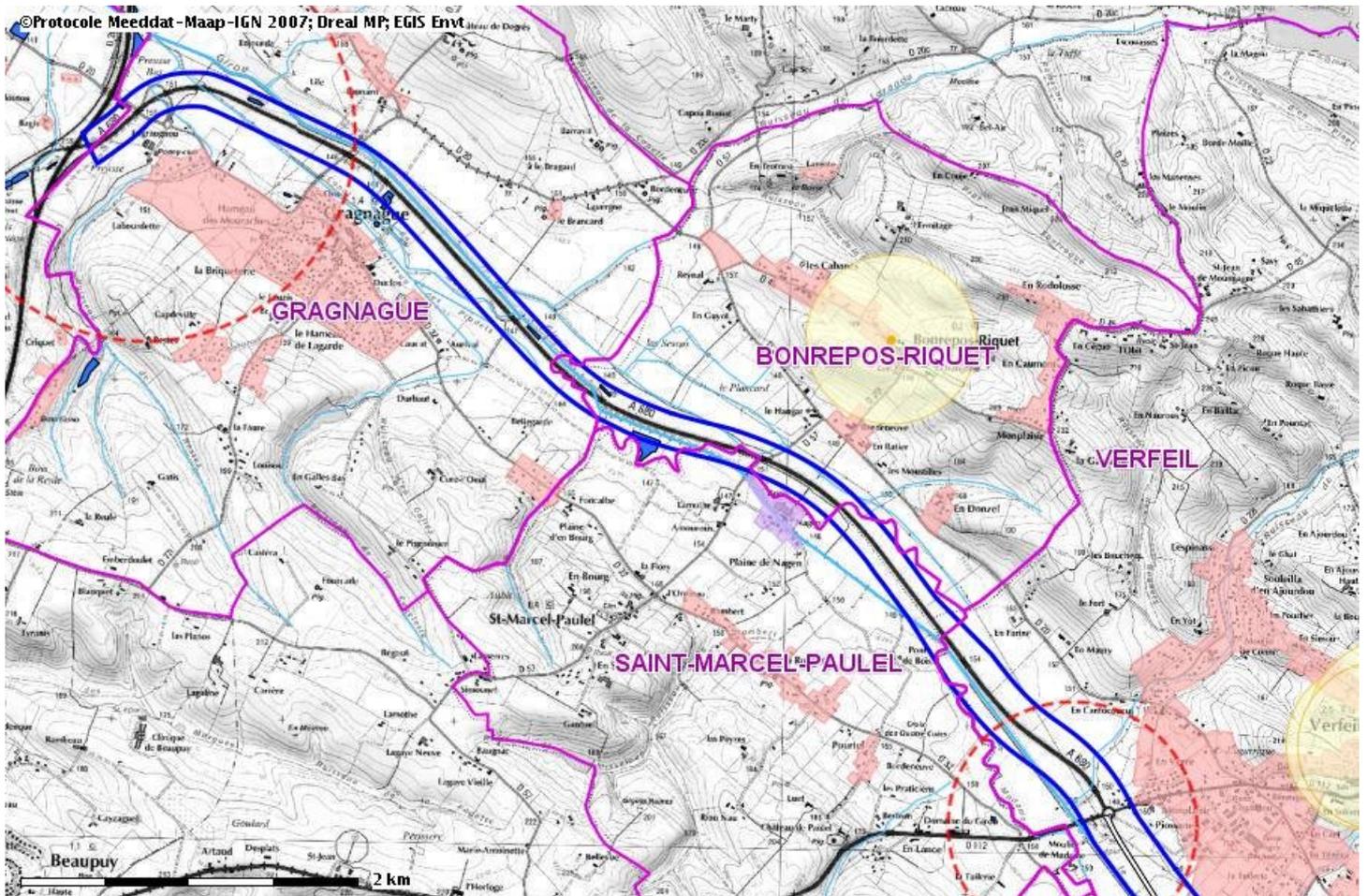
Ce projet n'a pas d'objectif d'aménagement du territoire pour la vallée du Girou, pourtant très impactée par l'autoroute. Il n'est pas mené dans l'intérêt des territoires traversés.

Il n'est conçu que pour trouver un concessionnaire : tenter d'augmenter le très faible trafic Castres – Toulouse (des échangeurs partout sur l'itinéraire), réduire les coûts (pas le complément d'échangeur Gragnague - Albi).

(1) Les aménagements de l'A680 sont liés au projet, mais traités autrement car c'est un secteur déjà concédé. Compléter l'échangeur de Gragnague est une opération à voir avec le concessionnaire ASF. Il n'empêche que tous les financeurs du projet Castres – Toulouse devraient être impliqués aussi dans toutes les opérations connexes, même si le montage juridique est très différent.

L'élargissement de l'A680

ou comment confirmer des évidences



Un fuseau ? Non, l'élargissement à 2x2 voies déjà défini.

De l'A68 à la déviation de Verfeil, c'est l'un des rares secteurs où le préfet a pu retenir « le fuseau ».

Mais c'est une présentation trompeuse, le terme « fuseau » n'a pas de sens puisqu'il s'agit d'élargir à 2x2 voies la bretelle autoroutière A680, prévue à 2x2 voies depuis sa conception. L'élargissement retenu est d'ailleurs le seul « fuseau » qui était « soumis à la concertation », sans aucune variante.

Ce n'est donc pas un secteur à comptabiliser parmi ceux, très rares, où le fuseau est retenu.

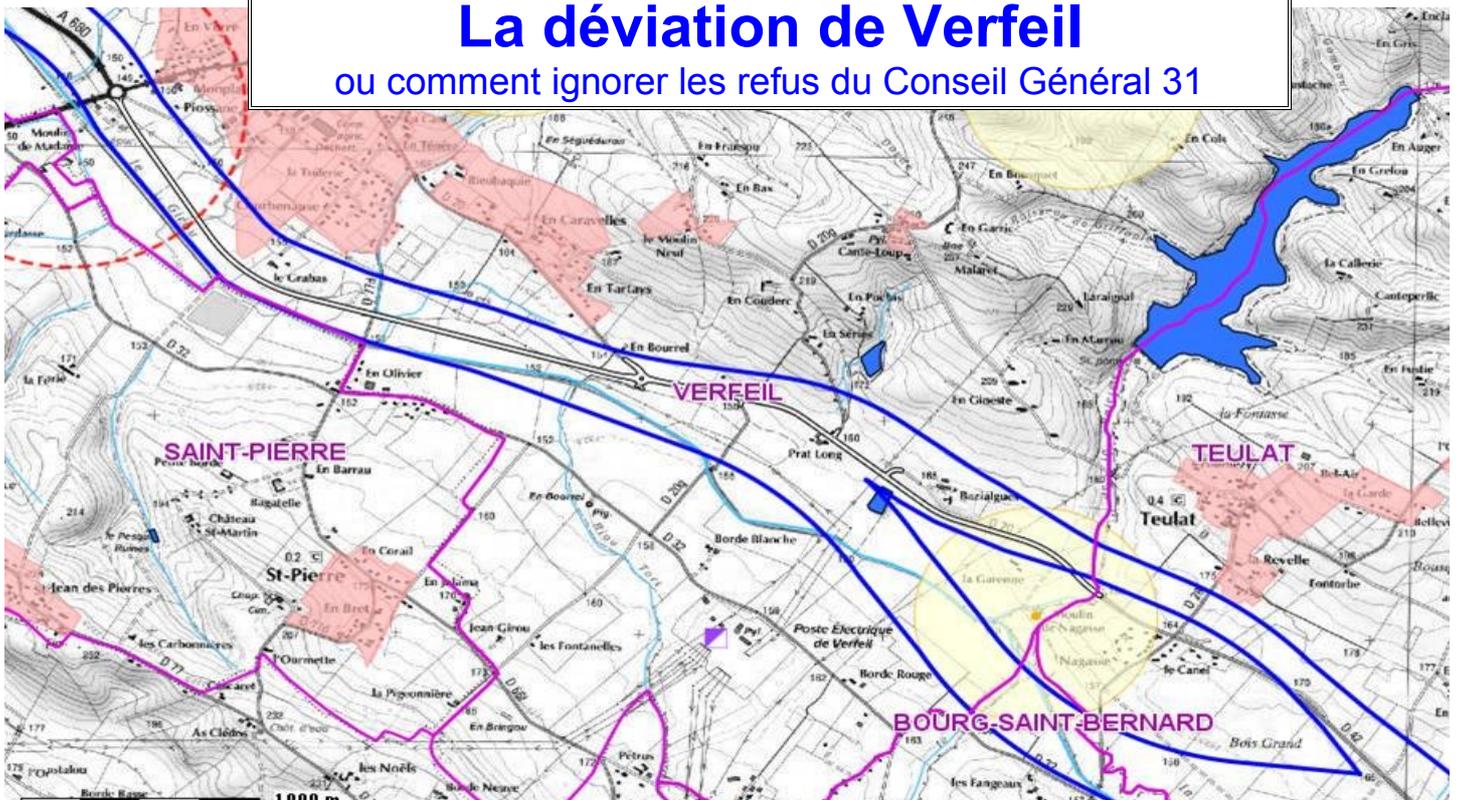
La concertation n'a évidemment apporté aucune avancée sur l'élargissement déjà défini.

En 2007, le trafic sur l'A680 était de 4250 véhicules par jour, soit un trafic adapté à une route standard, à 1 voie dans chaque sens.

Pour mémoire, la saturation d'une route à 2x1 voie est de 25 000 v/j. On en est vraiment très loin, et ce secteur ne nécessite aucun élargissement sur le très long terme.

Un élargissement à 2x2 voies de l'A680, mais pour quoi faire ?

La déviation de Verfeil ou comment ignorer les refus du Conseil Général 31



Le fuseau retenu aux 3 options ...

Pour le contournement de Verfeil, l'un des rares secteurs où le préfet a pu retenir le fuseau de 300 m, il est centré sur la déviation existante. Trois options d'études sont prévues par le préfet, mais deux options ne tiennent pas compte du refus répété du Conseil Général de la Haute-Garonne !

Extrait de la décision du préfet :

Trois options de réalisation de l'autoroute seront étudiées dans la suite :

- **mettre l'actuelle déviation de Verfeil à 2x2 voies et utiliser l'ancienne route départementale 20 comme itinéraire de substitution ;**
- **construire une nouvelle déviation de Verfeil en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil mise à 2x2 voies ;**
- **construire une nouvelle route à 2x2 voies à proximité et en parallèle de l'actuelle déviation de Verfeil.**

Ces trois options sont incompréhensibles !!!

Deux de ces trois options nécessitent la rétrocession, dans la concession, de la déviation réalisée par le Conseil Général de la Haute-Garonne, qui y est fermement opposé. Cette opposition, constante depuis le début du projet, a pourtant été bien enregistrée par la DREAL, elle est inscrite dans son bilan de la concertation sur les fuseaux, page 49 :

« Cependant, des questions ont été soulevées concernant l'éventuelle intégration de la déviation actuelle de Verfeil dans le projet. [...] Le Conseil général de la Haute-Garonne a rappelé son refus de l'intégration dans le projet autoroutier et le maire de Verfeil a exprimé de fortes réserves sur l'utilisation de l'ancienne RD20 comme itinéraire de substitution. »

Comment alors le préfet peut-il ensuite afficher que les trois options sont toujours possibles, et seront étudiées, comme si de rien n'était ?

Sauf à se moquer du Conseil Général de la Haute-Garonne, de sa constance à s'opposer à ce projet et à refuser la rétrocession de sa déviation, pour la déviation **il n'y a qu'une option encore possible** : construire l'autoroute accolée à la déviation de Verfeil, qui servira d'itinéraire de substitution (dernière option donnée par le préfet ci-dessus).

La situation est des plus absurdes.

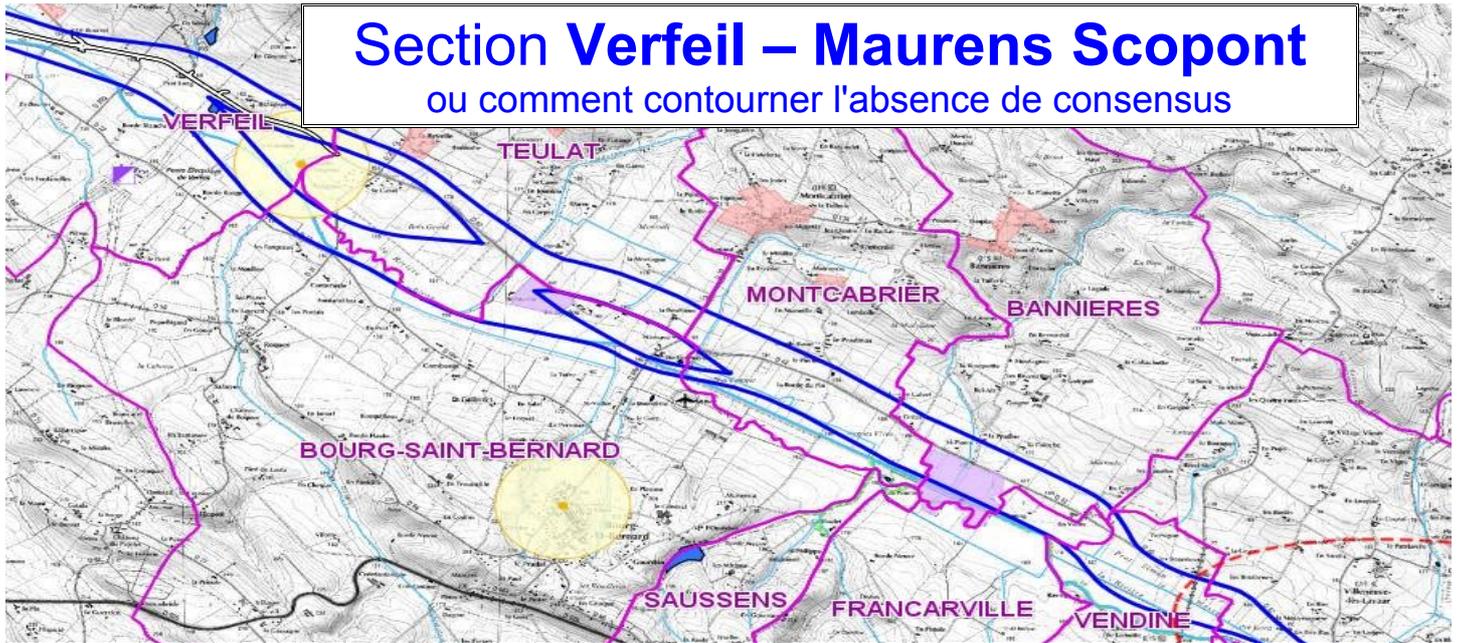
Avec l'autoroute, la déviation actuelle, et la RD20, il y a 8 voies pour Verfeil - Castres. En 2007, le trafic en arrivant sur Verfeil par cet itinéraire était de 5770 véhicules par jour, soit un trafic adapté à une route standard, à 1 voie dans chaque sens. Pour mémoire, la saturation d'une route à 2x1 voie est de 25 000 v/j.

Le coût de cette réalisation de l'autoroute, accolée à la déviation de Verfeil (seule option donc possible), va exploser par rapport aux estimations du débat public. A notre demande lors du débat public, le coût étonnamment bas pour cette option déjà pressentie, avait pourtant été confirmé. Nous n'y croyons pas un instant, et nous l'expliquerons en revenant sur les coûts dans un prochain numéro.

Que les collectivités s'attendent à un surcoût très important pour le contournement de Verfeil !

Seule l'amélioration de la liaison Castres - Toulouse par l'aménagement de la route existante permet d'utiliser la déviation du Conseil Général de la Haute-Garonne. Le doublement des voies peut être réalisé si le trafic le justifie un jour, à moindre coût, et sans construire 4 nouvelles voies parfaitement absurdes pour contourner Verfeil.

Une autoroute pour contourner Verfeil en plus de la déviation existante, mais pour quoi faire ?



Section Verfeil – Maurens Scopont
ou comment contourner l'absence de consensus

Un fuseau très élargi
et critique sur la faisabilité

Sur ce long secteur de Verfeil à l'échangeur de Vendine – Maurens Scopont, le fuseau de 300 m n'a pas pu être retenu. A la place, un fuseau très élargi est délimité, parfois dédoublé.

L'analyse du secteur renvoie à ce que nous avons expliqué dans notre partie **Vision d'ensemble** :

- La très grande longueur de ce fuseau élargi va entraîner ici des surcoûts d'études et des retards très importants. Sans toutefois apporter du sang neuf pour un consensus jusque là absent.
- Ici comme ailleurs, le fuseau est partout accolé à la RN126, ou bien il l'englobe intégralement. On peut donc se contenter d'aménager la RN126 selon les besoins.

Par ailleurs, il n'y a que deux passages possibles pour placer l'autoroute dans ce fuseau élargi Verfeil - Vendine :

- dans la plaine du Girou, avec remblais et ouvrages hors d'eau, hors de prix
- à la place de la RN126, ou à proximité, à moindre coût

Le projet ne pouvant pas être rentabilisé s'il est hors de prix car le trafic est trop faible, et que les collectivités ne sont pas des vaches à lait (car les contribuables n'en sont pas), quoi qu'en pensent Pierre Fabre et ses porte-parole,

c'est la route existante qui risque d'être mise en concession

En 2007, le trafic en arrivant sur Verfeil par cet itinéraire était de 5770 véhicules par jour, soit un trafic adapté à une route standard, à 1 voie dans chaque sens. Rappelons que l'équilibre d'un projet autoroutier est entre 18 000 et 20 000 v/j, et que seule une partie du trafic est estimée choisir l'itinéraire payant (et cher payé !), report d'autant plus faible que le péage est élevé.

Une autoroute entre Verfeil et Vendine, mais pour quoi faire ?

« L'autoroute, Oui mais pas chez moi ! »

Les maires et conseillers municipaux tarnais de Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve lès Lavaur sont plutôt favorables à l'autoroute, mais aussi **nimbystes**⁽¹⁾ car opposés au fuseau qui menace leurs communes (le plus vraisemblable, c'est à dire le plus proche de la RN126), et repoussent l'autoroute en limite de leurs territoires, renvoyant ainsi les nuisances en⁽²⁾ Haute-Garonne.

Ils sont soutenus par le plus fervent défenseur de l'autoroute, le député Carayon, qui a pourtant toujours affiché haut et fort son mépris le plus profond pour les nimbystes !

Mais que dira le député Carayon, quand le fuseau haut garonnais lui sera présenté par le préfet selon des critères soi-disant objectifs, comme deux fois plus cher que celui le plus destructeur pour leurs communes ?

Osera-t-il risquer que le financement soit alors impossible à réunir, et condamner « son » autoroute, pour quelques communes rurales tarnaises ? Nous craignons pour ces communes que ce soit non, le député ne prendra pas de risque pour « son » autoroute, élections en 2012 obligent. Le fuseau soutenu sera alors celui présenté comme le meilleur pour le concessionnaire, pas pour ces communes tarnaises.

Le fuseau qui sera choisi ici, est très critique pour la faisabilité du projet car il est de loin le plus long à devoir encore être resserré à 300 m. Sans aucun doute, **tout** sera mis en œuvre par la DREAL pour retenir le « bon fuseau » pour le projet, c'est-à-dire le moins cher pour le concessionnaire.

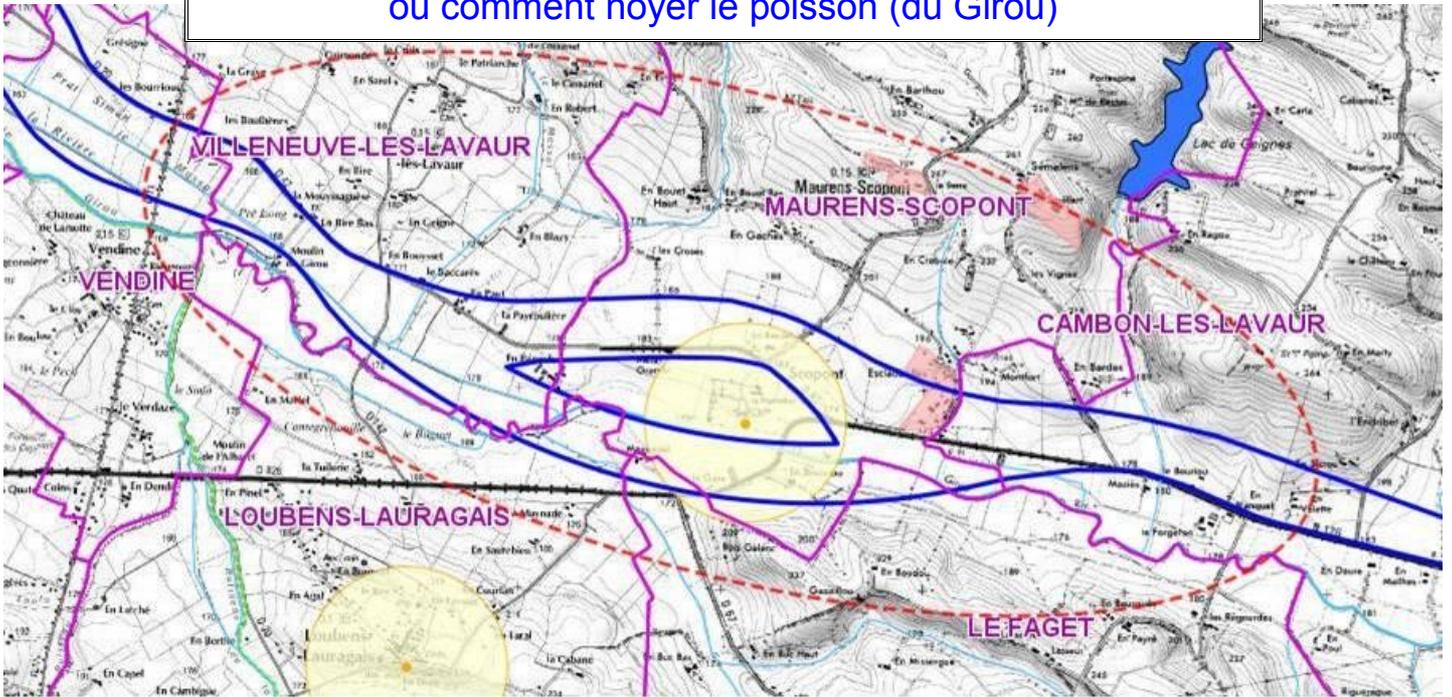
Le choix final, comme partout, sera affaire de présentation des options et des études, présentation biaisée au besoin (la DREAL a très bien su faire depuis 2007), mais ici, ce sera surtout un pari sur la bonne volonté des élus tarnais de « rester dans le rang », confiants dans leur stature d'élu. Au bout du compte, la population pourrait trouver ces élus trop confiants dans leur seule revendication de repousser le fuseau, avec le soutien du député.

Nous pensons qu'ici tout particulièrement, il vaut mieux réclamer l'aménagement de la RN126 selon les besoins, et ne pas se résigner à la voir mise en concession, ce qui n'apporte rien à ce secteur (ni ailleurs).

(1) **nimbyste** : adepte du nimby = *not in my back-yard* « pas dans mon jardin » (= chez les autres)

(2) cette partie grisée a été rajoutée après la première diffusion, suite à la réaction des maires des 4 communes citées (voir la GAZette n° 9)

Zone de Maurens Scopont ou comment noyer le poisson (du Girou)



Deux fuseaux, mais pas le troisième plus au sud !

Comme pour le secteur Verfeil – Vendine (ci-dessus), là aussi il n'y a pas de fuseau de 300 m retenu, mais un fuseau à double passage possible.

Surprise ! Le fuseau le plus au sud ne contient pas la « variante sud » évoquée à la fin de la concertation, et destinée à éviter le plus possible la zone inondable du Girou, le bâti et une exploitation agricole, en raison de l'importance des difficultés techniques et des surcoûts.

La grosse difficulté de passage dans ce secteur ne bénéficie donc d'aucune avancée après la concertation. La DREAL en est toujours à proposer la zone inondable du Girou hors de prix, ou le sacrifice du hameau d'Esclauzolles et autres bâtis, hors de prix humain et social.

L'analyse du secteur renvoie aussi à ce que nous avons expliqué dans notre partie **Vision d'ensemble** :

1. **Le double fuseau retenu** va entraîner des surcoûts d'études et des retards.
2. **Ici comme ailleurs, un fuseau englobe la RN126.** On peut donc se contenter d'aménager la RN126 selon les besoins, dans le fuseau nord.
3. Les élus devraient être très attentifs et vigilants, sur les conséquences de chaque fuseau, que des critères soi-disant objectifs devraient atténuer.

Les impacts humains, sociaux, et communaux sont considérables pour le fuseau nord.
Comment seront-ils estimés, chiffrés pour aboutir à une comparaison équitable, « honnête » entre les deux fuseaux ?

Comptes-rendus de réunions DREAL - élus,
ou comment la DREAL vend un fuseau, puis l'autre selon la rive du Girou !

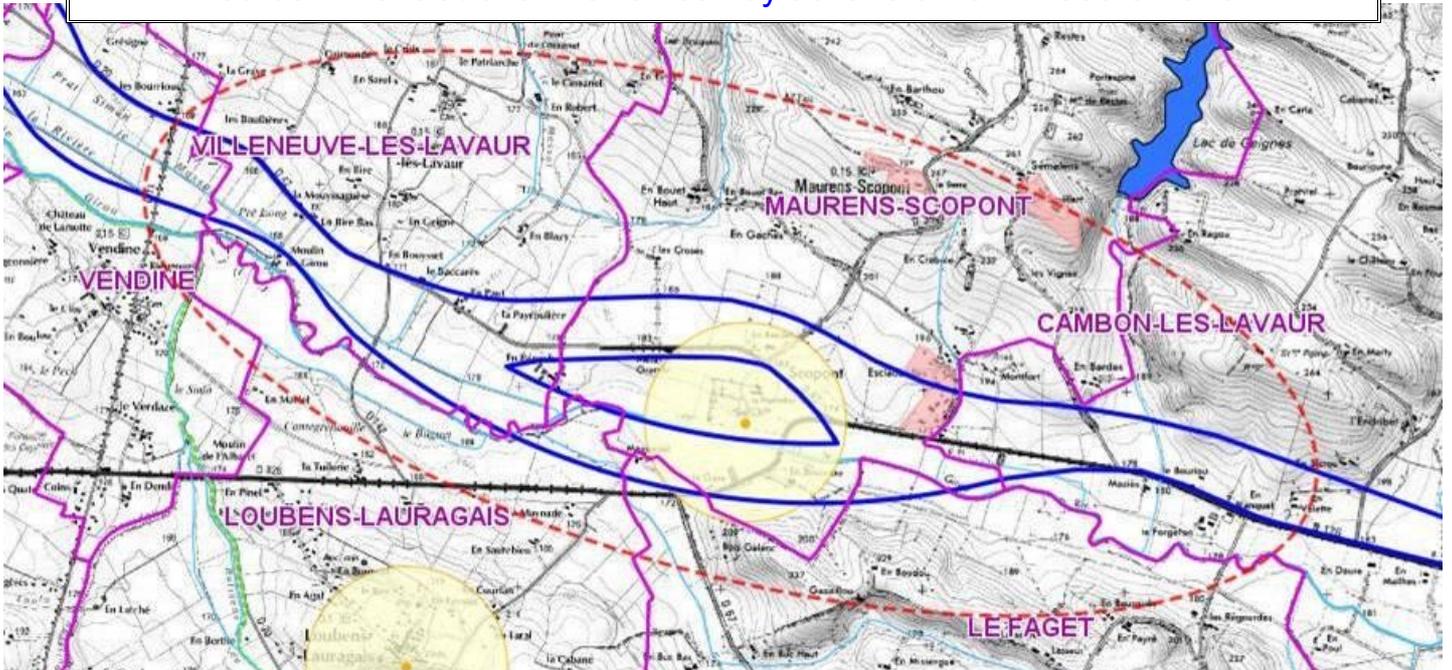
1. 5 avril 2011
Maurens Scopont → [ici le lien](#)
2. 5 avril 2011
Le Faget + Loubens Lauragais → [ici le lien](#)

Ici aussi, l'aménagement de la RN126 selon les besoins sert beaucoup mieux les territoires concernés.

En 2007, le trafic était de 7510 véhicules par jour à Cuq Toulza, soit un trafic adapté à une route standard, à 1 voie dans chaque sens (qui peut accepter jusqu'à 25 000 v/j). Rappelons que l'équilibre d'un projet autoroutier est entre 18 000 et 20 000 v/j, et que seule une partie du trafic est estimée choisir l'itinéraire payant (et cher payé !), report d'autant plus faible que le péage est élevé.

Une autoroute entre Vendine et Maurens Scopont, mais pour quoi faire ?

L'échangeur de Vendine - Maurens Scopont ou comment oublier Verfeil et Puylaurens à 15 km seulement



L'échangeur de Maurens Scopont : un non-sens absolu, lourd de conséquences

L'échangeur de « Maurens Scopont » n'est toujours pas positionné, et la zone d'études a été élargie un peu vers Vendine, beaucoup vers Maurens Scopont, et surtout vers Cambon lès Lavaur qui n'était pas concernée jusque-là.

**Une étude sur les échangeurs va avoir lieu.
Saura-t-elle dire à quoi sert l'échangeur dans cette zone ?**

- **Quel est le réseau secondaire** qu'il faut ici raccorder à l'autoroute alors qu'il y a un échangeur étudié à Verfeil, un autre à Puylaurens, mais aussi un qui existe déjà à Saint Sulpice avec une quasi-gratuité de l'autoroute ? La distance entre ces deux échangeurs du projet est de 32 km, soit la distance recommandée par la DREAL pour desservir un territoire sans l'exposer à un étalement urbain ingérable ? (recommandation d'au moins 30 km entre 2 échangeurs)
- **Qui doit accéder d'ici à Toulouse** (nord-est) par l'autoroute, et non pas par la D826 vers Toulouse sud-est ou est ? Qui doit accéder à l'autoroute ici, et non pas à Verfeil pour aller retrouver la rocade à Toulouse nord-est ; ou non pas à Puylaurens pour se diriger vers Castres ? Les volumes sont-ils suffisants pour nécessiter un échangeur ?
- **Quel aménagement du territoire rural** est recherché par cet échangeur ?
- **Quelles communes vont accepter** de devenir une cité dortoir de Toulouse, sans retombées économiques compensatoires suffisantes ?
- **Quelles terres agricoles** peuvent allègrement être sacrifiées aujourd'hui, quelles qu'en soient les raisons ?

La zone de l'échangeur intègre désormais Cambon lès Lavaur

Le maire de Cambon envisagerait-il d'héberger cet échangeur que toutes les autres communes refusent ? Et ce, malgré l'opposition grandissante d'une partie de ses administrés ? Pourquoi, sinon, la concertation aboutit-elle à agrandir la zone sur cette commune, plutôt qu'à la réduire ?

Cet échangeur est lourd de conséquences, placé en milieu totalement rural.

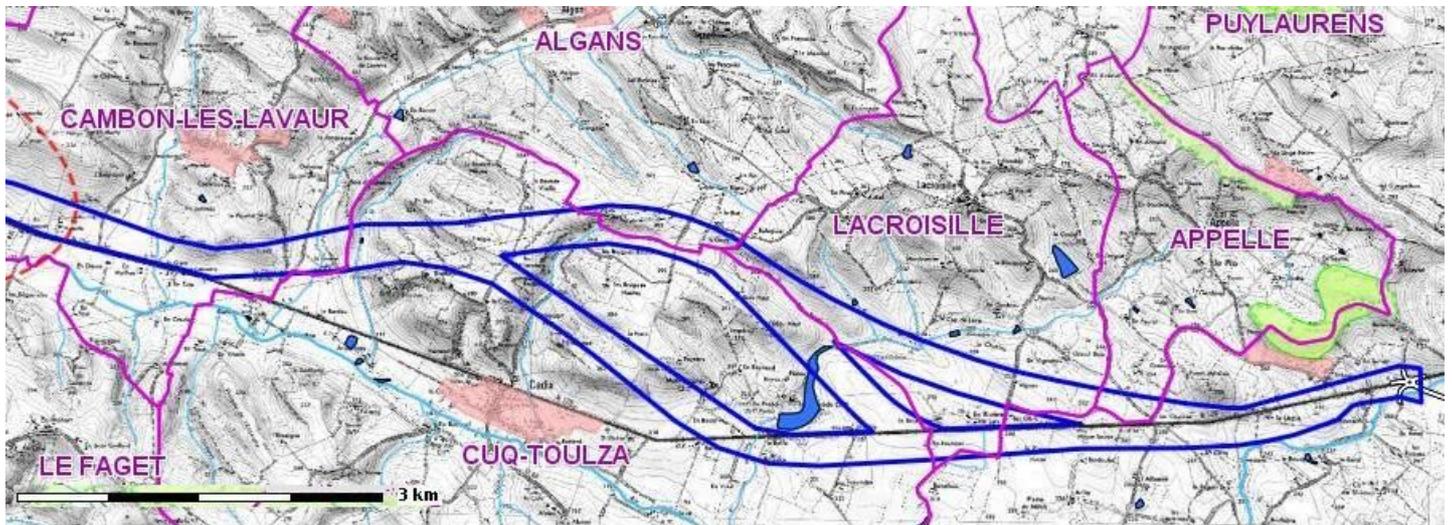
Son impérieuse nécessité doit être sérieusement étudiée, argumentée, justifiée. La demande d'élus n'est pas un justificatif, c'est une étude d'opportunité qu'elle doit déclencher.

Jusqu'à preuve du contraire, cet échangeur est un non-sens absolu entre ceux de Verfeil et de Puylaurens.

Il serait bon de le refuser, sauf à être convaincu, par des éléments solides et dignes de confiance, qu'il est un bienfait pour les communes à proximité, et pour l'aménagement du territoire rural.

Les élus doivent être incités à bien s'informer avant de se prononcer sur cet échangeur.

Le contournement de Cuq Toulza ou comment leurrer son monde



Sur ce secteur, le fuseau retenu a deux profils

L'un, limité à 300 m aux deux extrémités Cambon lès Lavour et Puylaurens, et l'autre, très élargi pour contourner Cuq Toulza.

3 fuseaux pour contourner Cuq Toulza

3 fuseaux sont étudiés pour contourner Cuq Toulza, c'est dire combien ce projet ne convainc pas, comme, parmi les secteurs déjà analysés, Verfeil – Vendine, et Maurens Scopont. 3 fuseaux à étudier plus précisément, c'est beaucoup, et coûts supplémentaires et retards inévitables du calendrier vont apparaître de manière significative.

Les « avancées » de la concertation sont la suppression des fuseaux au sud du Girou (ce qui n'a surpris personne), et l'apparition du 3° fuseau intermédiaire sur le lac de La Vernède, à la demande du maire de Cuq Toulza. La commune de Cuq est partagée entre chacun des 3 fuseaux selon qu'il s'agisse des élus et d'une partie de la population (fuseau est, sinon intermédiaire), ou bien de deux autres tendances de la population pour les deux autres fuseaux, intermédiaire ou ouest.

Quant à la Chambre d'Agriculture du Tarn, elle s'est prononcée clairement pour le fuseau ouest. Voilà qui explique pourquoi 3 fuseaux.

Mais le fuseau intermédiaire est vraisemblablement un leurre, car il nécessite des surcoûts importants pour traverser le lac de la Vernède, et vient effleurer un des hauts lieux de cette campagne (bâties, domaine, élevage de chevaux, lac).

Tout le monde sera très vigilant aux critères soi-disant objectifs de la DREAL pour identifier le « bon » fuseau. Mais parlera-t-on le même langage ? Pour les parties concernées, ce sera pour l'intérêt particulier que chaque partie représente, pour la DREAL ce sera pour l'intérêt du concessionnaire. La DREAL va devoir convaincre, sans compter sur aucune complaisance.

Fuseau accolé ou sur la RN126, sur Cambon lès Lavour et Puylaurens

Sur la commune de Cambon lès Lavour et sur celle de Puylaurens, l'un des rares secteurs où le préfet a pu retenir le fuseau de 300 m, il est accolé à la RN126, voire se place sur la RN126. C'est d'ailleurs le seul secteur où la RN126 est actuellement à 3 voies et son profil surélevé. 2 arguments pour justifier la réutilisation de la RN126 pour l'autoroute et réduire les coûts du projet. Ici, l'itinéraire de substitution, ce ne sera plus la RN126, mais une simple route moins performante.

L'aménagement de la RN126 selon les besoins sert beaucoup mieux les territoires concernés. Notamment la traversée enterrée ou semi-enterrée de Cuq Toulza par la RN126 est à étudier, ou un contournement à 2x1 voie.

Ici comme ailleurs, le fuseau accolé à la RN126 montre qu'on peut se contenter d'aménager la RN126 selon les besoins.

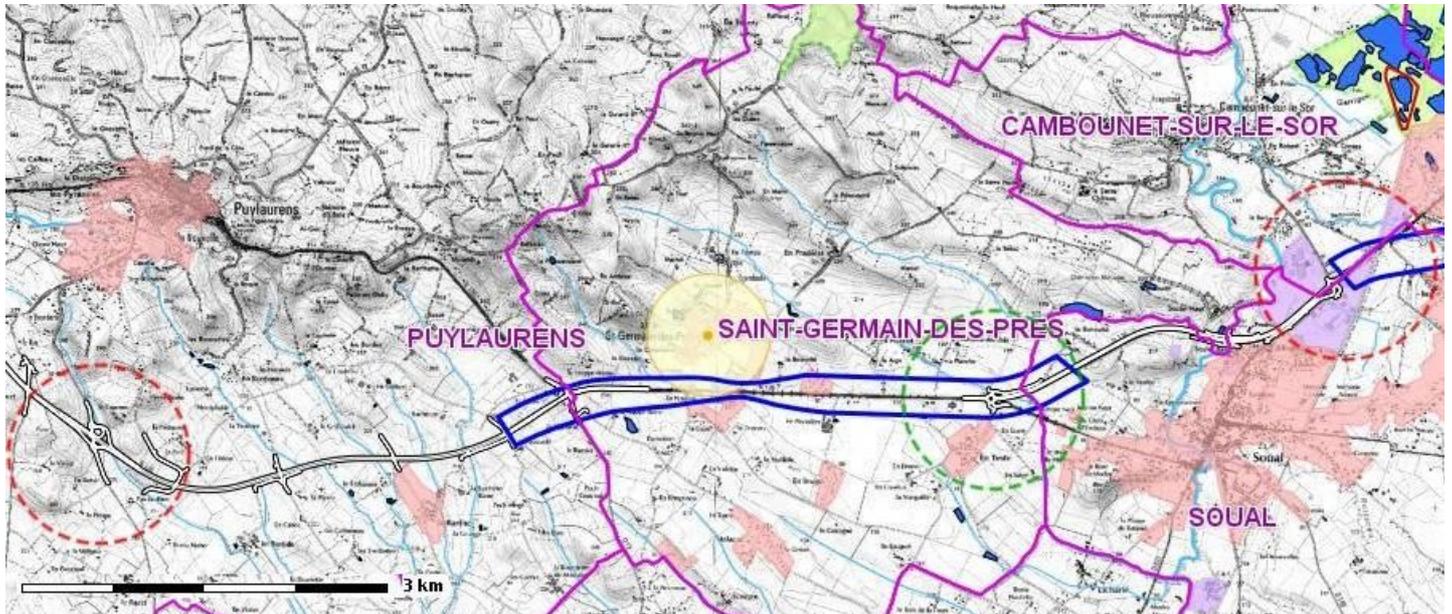
En 2007, le trafic était de 7510 véhicules par jour à Cuq Toulza, soit un trafic adapté à une route standard, à 1 voie dans chaque sens (qui peut accepter jusqu'à 25 000 v/j). Rappelons que l'équilibre d'un projet autoroutier est entre 18 000 et 20 000 v/j, et que seule une partie du trafic est estimée choisir l'itinéraire payant (et cher payé !), report d'autant plus faible que le péage est élevé.

La plus grande partie de ce trafic est local et continuera à traverser le bourg.

Qu'apporte le contournement de Cuq Toulza par l'autoroute à la commune, aux riverains ?

Les déviations de Soual et Puylaurens

ou comment s'enfermer dans l'absurde



Encore un fuseau retenu centré sur la RN126

Entre Puylaurens et Soual, l'un des rares secteurs où le préfet a pu retenir le fuseau de 300 m, il est centré sur la RN126.

Ici comme ailleurs, le fuseau centré sur la RN126 montre qu'on peut se contenter d'aménager la RN126 selon les besoins.

Les déviations de Puylaurens et Soual rétrocedées

Les déviations de Puylaurens et Soual sont devenues l'autoroute sur cette carte (rétrocession dans la concession).

Ceux qui ne payeront pas l'autoroute, ne pourront plus les emprunter comme aujourd'hui. Ils passeront au centre du bourg comme avant que n'existe la déviation, ou emprunteront l'itinéraire de substitution, qui n'est pas encore connu.

L'itinéraire de substitution ne peut pas être la route qui traverse le bourg, car les poids lourds ne peuvent pas y circuler (Soual), ou bien ils ne sont pas souhaités au centre du bourg (Puylaurens). Il faut créer un nouvel itinéraire. Autrement dit une déviation de déviation, c'est-à-dire qu'on va créer une nouvelle route pour éviter d'emprunter celle qui évitait le bourg !

2 échangeurs maintenant à Soual

Un seul échangeur était proposé à Soual, il est situé à l'est, mais deux sont maintenant envisagés à la demande du maire de Soual, à l'est (en rouge sur la carte) et à l'ouest (en vert).

Une étude sur les échangeurs va avoir lieu. Saura-t-elle dire si l'échangeur ouest est indispensable pour traiter le trafic local des poids lourds qui ne peuvent pas passer au centre du bourg ? La réflexion consiste à rechercher la gratuité de l'autoroute entre les deux échangeurs pour permettre le trafic local des poids lourds (et autres véhicules) sur l'autoroute.

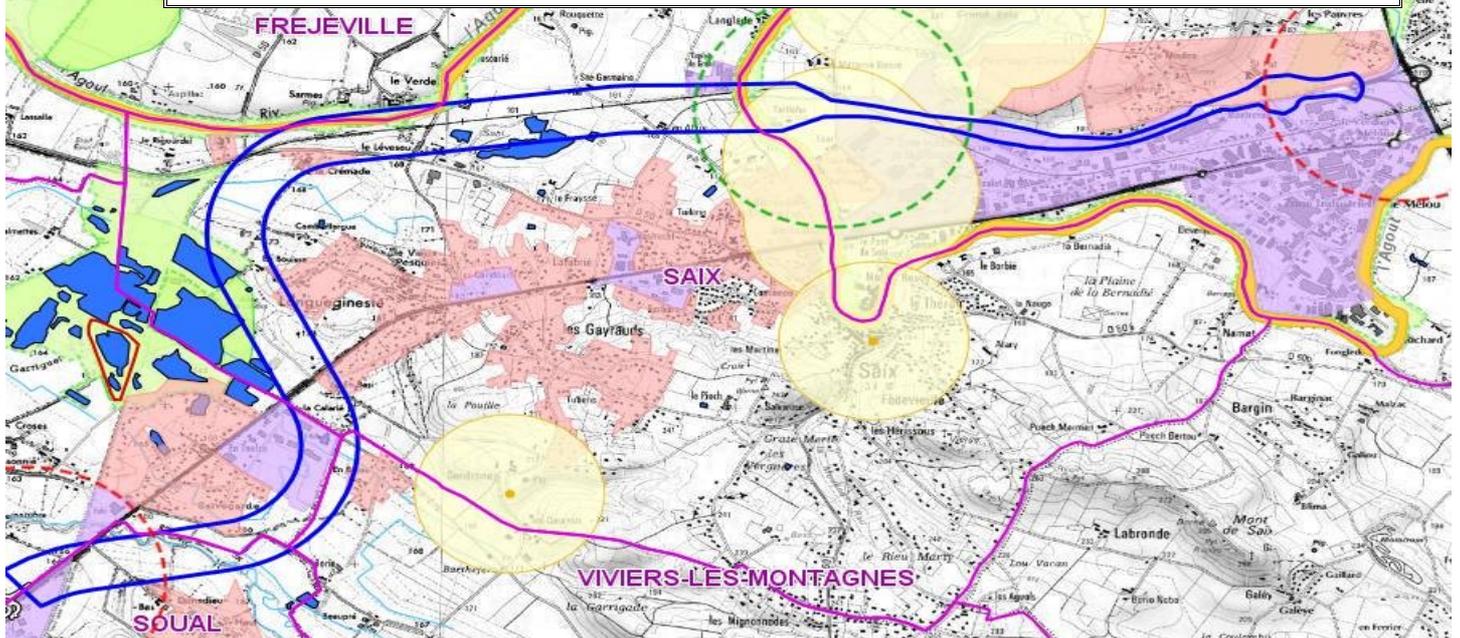
Ce tronçon est l'un des plus fréquentés de l'itinéraire. Envisager les surcoûts d'un 2° échangeur, et se priver des recettes parmi les plus importantes, c'est augmenter la subvention d'équilibre, et le péage sur le reste du trajet, et ne plus alors espérer ni le trafic voulu ni la rentabilité de l'autoroute.

Le trafic estimé par la DREAL en 2025, pour les poids lourds circulant à l'ouest de Soual vers Puylaurens, est de ... environ 300 par jour ! L'autoroute est manifestement inadaptée si elle ne permet pas de traiter simplement un si faible trafic de poids lourds.

Choisir d'aménager, ici aussi, les 3 km restants de la RN126 sert bien plus ce territoire : pas de suppression de l'usage pour tous des déviations existantes, pas d'itinéraire de substitution ni d'échangeur(s) à créer, pas de trafic de véhicules supplémentaire pour traverser le centre du bourg.

Castres - Soual

ou comment croire faire du neuf avec du vieux



Fuseau pressenti après l'enquête publique en 2007, et projet selon la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2004

Entre Soual et la zone de la Chartreuse, c'est encore l'un des rares secteurs où le préfet a pu retenir le fuseau de 300 m.

Le caractère payant de l'autoroute remet en cause le tracé.

Le fuseau retenu sur ce secteur correspond au fuseau ayant reçu l'avis favorable de la commission d'enquête publique en 2007. Le projet inscrit dans la DUP de 2004 le prolonge. Au bout, il y a la rocade à 1 voie dans chaque sens. Toutefois, le projet étudié en 1998 (et notamment la DUP prise en 2004) n'était pas un projet concédé, et ce changement d'usage remet totalement en cause l'efficacité du tracé alors pressenti en 2004 et 2007.

En effet, les bénéfices pour l'intérêt collectif d'un projet libre d'accès ne sont pas du tout ceux d'un projet concédé. En particulier quand il s'inscrit dans une zone périurbaine avec des distances très courtes, les reports de trafic qu'il doit susciter (et qui le justifient), sont très supérieurs à ceux d'une circulation payante sur de très courtes distances. A l'arrivée sur Castres, le trafic est local et dense (déplacements domicile - travail, et liés aux zones d'activité de la Chartreuse et de Mélou).

Sur ce secteur, le report de trafic de la RN126 sur l'autoroute serait très limité, et ne suffirait pas à retrouver la tranquillité recherchée des riverains de la RN126.

L'autoroute à 2x2 voies déboucherait sur la rocade à 2x1 voies. Quand un gros tuyau à fort débit est raccordé à un tuyau 2 fois plus petit, ça coince. Castres commencerait à ressembler à Toulouse par ses embouteillages, sans possibilité pour l'usager de se reporter sur des transports en commun. Il n'y a pas d'intermodalité pour les déplacements en arrivant sur Castres, prévue dans ce projet (créée à cette occasion, ou existante à développer).

Le fuseau est bien plus long que l'itinéraire RN126 actuel (13 km au lieu de 9 km). Pas de gain de temps, par rapport à un aménagement intelligent de l'actuelle route (voir ci-dessous), des embouteillages au bout, plus d'émission de gaz à effet de serre, et du réchauffement climatique en prime. Un fuseau, aussi, qui traverse un territoire exposé au risque d'inondation, passe dans des zones écologiques protégées (ZNIEFF, Natura 2000), et nécessite un volume considérable de remblais, affectant de façon irréversible l'alimentation en eau de cette zone.

L'importance du trafic, très majoritairement local, est tout à fait impossible à traiter avec cette autoroute.

Ce mauvais choix d'infrastructure oblige ainsi à prévoir un deuxième échangeur en plus.

Afin de ne pas saturer la circulation dans les zones d'activité, il faut en effet pouvoir rejoindre l'autoroute à l'entrée et à la sortie de la zone très fréquentée. Deux échangeurs distants de 2 km, c'est véritablement ahurissant.

Une illusion : la gratuité ou le tarif réduit sur cette section

Imaginer contourner les incohérences du projet entre les objectifs pour cette zone et le choix de la concession, par la réduction massive du péage voire à le supprimer sur ce secteur, est une illusion : c'est le seul secteur avec un trafic qui dépasse les 10 000 véhicules par jour, et ici le péage est absolument indispensable pour espérer se rapprocher de l'équilibre de ce projet. Sans ces recettes indispensables, le péage devrait être tellement augmenté ailleurs qu'il en deviendrait inaccessible pour tous.

Par la nature du trafic local à traiter et la configuration très urbanisée du secteur Castres - Soual, l'aménagement de la RN126 est plus adapté :

- supprimer le feu rouge de Saix par un carrefour dénivelé,
- contourner au plus court la zone industrielle de Mélou.

Notre alternative la RN126 aménagée intelligemment

Puisque le fuseau retenu englobe la route existante, et montre ainsi qu'elle risque d'être mise en concession, il est donc légitime d'envisager de **l'aménager plutôt de manière pragmatique, selon les besoins secteur par secteur** :

1. **supprimer le feu rouge de Saix** par un carrefour dénivelé (*aménagement prioritaire*) ;
2. **contourner la ZI de Mélou** au plus court (*aménagement prioritaire*) ;
3. **sécuriser les carrefours** ;
4. **sécuriser les secteurs à risques**, en particulier entre Verfeil et Puylaurens (carrefours, tournes à gauche, accès privés directs, grandes lignes droites à 3 voies sans glissières centrales, ...) ;
5. **créer des sections de dépassement** ;
6. **enterrer ou semi-enterrer le contournement de Cuq Toulza**.

Au lieu de se résigner à se voir imposer une autoroute payante,
qui pénalise et déstructure gravement tous les territoires traversés,
c'est un aménagement intelligent de la route existante qu'il faut exiger,
un aménagement suffisant, moins cher, plus adapté, rapide à réaliser, plus consensuel,
plus respectueux, plus utile pour Castres ET pour les territoires traversés,
progressif selon les besoins et les capacités financières des collectivités et de l'Etat,



Panneau installé en bord de route par l'association La Coulée Verte (Tarn)

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, en cliquant sur le numéro :

mai	6	7	
avril	3	4	5
mars	1	2	