

**AUTOROUTE Castres - Toulouse :**

**Un projet moderne  
pour une meilleure  
mobilité ???**

**C'est FAUX**

Le choix de l'autoroute ne répond qu'aux difficultés financières de financement de l'Etat et non aux besoins de mobilité.

Seul un aménagement intelligent des réseaux existants, le renforcement rapide de la ligne ferroviaire Castres - Toulouse et la mise en place de cars ou bus interurbains, répondront aux vrais besoins de mobilité de notre région.

Une réponse simple, peu coûteuse et respectueuse de l'environnement.

**Pour notre région,  
pour la planète,  
pour nos enfants,  
optons pour une mobilité durable**



**Collectif RN126**

**AUTOROUTE Castres - Toulouse :**  
**Un projet moderne pour  
une meilleure mobilité**

**???**

Une 2x2 VOIES répondrait-elle mieux aux besoins de mobilité du Sud - Tarn ?

**NON PLUS !**

**Ses conséquences seraient similaires  
à celles d'une autoroute en matière  
d'environnement.**

En matière de mobilité, comme pour tout projet, il convient d'étudier les besoins, avant toute décision de réalisation ou d'aménagement. C'est une nécessité. Ce doit être une priorité.

Etudier les besoins, c'est raisonner en termes de service rendu et de durabilité pour rechercher objectivement toutes les solutions possibles, des solutions d'avenir !

- L'autoroute est la seule solution efficace pour améliorer les échanges entre le Sud - Tarn et Toulouse : FAUX !

L'autoroute (ou une 2x2 voies) est un projet inutile au regard du trafic. Une route à 2x1 voie est saturée à 25.000 - 35.000 véhicules par jour. Le trafic actuel étant de 8000 v/j (moins d'1/3 du flux Sud - Tarn vers Toulouse), la réalisation d'un axe autoroutier serait disproportionné.

- Faut-il une autoroute pour les différents axes routiers est-ouest du Tarn ? - NON !

De Castres à Soual, le trafic est de 14.500 v/j\*, le reste de l'itinéraire voit son trafic tomber à 7700\*\* v/j à Puylaurens, puis 5600\*\* v/j à Maurens Scopont.

☞ Castres/Lavour/Toulouse (ancienne RN112) :	3600** v/j
☞ Soual/Verfeil/Toulouse :	
– Section Puylaurens - Maurens Scopont (RN126) :	7700** v/j
– Section Maurens Scopont - Verfeil (RD42) :	5600** v/j
– Section Maurens Scopont - Quint (RN126) :	4900** v/j
☞ Revel/St Orens/Toulouse (D2) :	4200** v/j

Seuls des aménagements intelligents de ces axes sont suffisants et s'intègrent dans une politique de mobilité durable. Le renforcement des transports en commun, prévu par la Région, réduira encore les volumes de déplacements routiers.

\* chiffres 2008 - cour des comptes \*\* chiffres officiels 2003, modifiés 2006

- L'autoroute répondrait aux besoins qualitatifs des usagers : FAUX !
  - ☞ L'utilisateur resterait captif sur l'axe autoroutier et les territoires traversés seraient mal desservis.
  - ☞ Les contournements réalisés (Soual, Puylaurens) seraient concédés et l'axe existant (RN126) ne serait pas sécurisé par manque de fonds.
  - ☞ L'autoroute ne permettrait pas l'ouverture du bassin Castres - Mazamet vers la Méditerranée ou vers Albi.

Pour une mobilité améliorée et sécurisée, c'est l'ensemble du réseau routier Sud - Tarn qu'il faut aménager. Ainsi l'utilisateur gardera le choix de son itinéraire pour accéder au plus court aux services ou aux pôles d'activités économiques.

- L'autoroute permettrait d'accéder à tous les pôles d'activité et de service de Toulouse : FAUX !

La principale nécessité économique pour désenclaver le Sud - Tarn est l'accès aux zones d'activité du SUD de Toulouse (Cancéropole, Labège, unités P. Fabre,...), à l'EST de Toulouse pour rejoindre ensuite le plus directement possible toutes les orientations, et aux deux autoroutes encadrant Castres (A61 et 68).

L'accès au nord n'est que marginal en termes de trafic et de catégorie d'utilisateurs (quelques cadres d'entreprises, des transports routiers, peu de particuliers).

- L'autoroute ferait gagner du temps : VRAI, mais... très peu !

Sur le tronçon étudié, passer de 90km/h à 130 km/h ne ferait gagner que 5 à 6 mn, sans compter les arrêts aux péages !

- L'aménagement intelligent est possible : VRAI !

Cet aménagement doit tenir compte des flux routiers réels et être adapté aux différentes sections, la RN126 s'articulant avec un réseau secondaire renforcé. Un aménagement intelligent, c'est des zones de dépassement, des carrefours aménagés et des zones dangereuses sécurisées pour offrir sécurité et temps constant à tout usager. Ces améliorations réalisées, il n'existera plus d'obstacles majeurs pour l'automobiliste entre Castres et Toulouse.

- Le développement des transports collectifs, une alternative à la mobilité : VRAI !

La Région va financer à hauteur de 500 millions d'euros la modernisation des 500 km de voies TER. La priorité doit être mise sur la ligne Mazamet/Castres/Toulouse.

Nous proposons la mise en place d'un RER routier (cars ou bus interurbains) à des tarifs abordables pour pallier le faible service des cars sur la RN126. Un exemple à suivre : grâce au tarif à 2€ du réseau Tarnbus entre Albi et Castres, la fréquentation a augmenté de 111 % par rapport à la période 2006-2007. C'est 40481 voyageurs de plus, 200 à 250 voitures en moins/jour et 195 tonnes de CO2 qui ne sont plus déversées dans l'atmosphère !