

L'AUTOROUTE TOULOUSE / LYON
EN TERRE ALBIGEOISE

**Collectif pour le
Contournement Autoroutier d'Albi**

Enquête d'utilité publique pour le
doublement de la rocade d'Albi

AVIS du collectif CAA

Dossier Aménagement de la RN88 (doublement de la rocade)

Oui à l'autoroute, mais
pas dans la ville !!!

30 juin 2005

Collectif CAA

Collectif pour le Contournement Autoroutier d'Albi

51, rue du Docteur Bouissières 81000 ALBI

Tél. : 05 63 60 81 93

T.C. : 05 63 60 97 87

Internet : <http://www.collectif-caa.org>

Mél. : collectif_caa@voila.fr

«Ni riverains, ni propriétaires terriens, ... les représentants du collectif CAA ne défendent qu'une aspiration à vivre au pays dans un cadre de vie protégé et une économie assurée.

Leur action soutenue, depuis 1998, se veut à l'écart de toute approche partisane dans une démarche responsable ... »

Préambule

En 1998, l'annonce par nos élus d'une prochaine Enquête d'Utilité Publique pour la mise aux normes autoroutières (2x2 voies) de la rocade d'Albi, a conduit les populations à s'interroger sur le terme de « normes autoroutières ». Leurs associations se sont alors fédérées autour du collectif pour le Contournement Autoroutier d'Albi CAA dont l'objectif principal est la défense du cadre de vie et de l'environnement de l'ensemble de l'agglomération albigeoise.

De ce fait, le slogan du collectif CAA a été : « Oui à l'autoroute, mais hors de l'agglomération ».

En toute liberté d'expression, le collectif CAA a œuvré auprès des élus, des techniciens, des représentants de l'Etat pour rouvrir la concertation sur le DVA d'Albi de 1997 qui souffrait, au-delà des aspects techniques, d'une absence de concertation.

Notre argumentaire a toujours défendu les intérêts généraux en évitant les dérives partisans. Notre analyse a été développée et défendue auprès d'entretiens auprès du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, du Conseil Economique et Social, de la Direction Régionale de l'Environnement, du cabinet des ministres de l'environnement et de l'équipement. A travers notre pétition de janvier 2000 (déposée auprès de la Préfecture du Tarn en juin 2000) plus de 7500 personnes ont demandé la réalisation rapide du contournement d'Albi.

En octobre 1999, avec le soutien de Messieurs les Députés Carcenac et Quilès, de Monsieur Bonnecarrère, maire d'Albi, et de nombreux élus de toutes tendances, nous avons obtenu de Monsieur le Ministre des Transports, la remise en cause du DVA de 1997 (scénario B3b) et la mise en œuvre d'une concertation élargie. Celle-ci a abouti, en juin 2000, à un scénario C **qui conserve à la rocade son rôle de liaison inter-quartiers** et désigne le contournement nord-ouest d'Albi (horizon 2006-2010) comme continuité de l'axe Toulouse-Lyon. Monsieur le Ministre des Transports et de l'Equipement a validé ce scénario C le 12 février 2001.

Notre démarche essentielle d'aujourd'hui est de veiller à une mise en œuvre stricte de ce scénario et au respect absolu de sa philosophie. L'axe Toulouse-Lyon doit passer à l'extérieur de l'agglomération dans les meilleurs délais et la rocade, après son doublement, doit être consacrée à un rôle de desserte d'agglomération.

Introduction

Aujourd'hui, le collectif CAA confirme sa contribution à la nouvelle enquête afin que la rocade ne devienne **jamais** une voie rapide avec les nuisances qui l'accompagneraient pour les populations.

Ainsi, nous souhaitons que les aménagements de la rocade conduisent à :

- une amélioration réelle de la sécurité routière,
- une amélioration réelle du cadre de vie de l'ensemble des habitants de l'agglomération albigeoise,
- une amélioration de la protection de l'environnement.

Nous tenons à vous faire-part des remarques suivantes :

1^{ière} PARTIE

Doubler la rocade : notre lecture

Doubler la rocade ? C'est la principale question à laquelle la commission d'Enquête doit répondre. Si le collectif n'a jamais été opposé à ce doublement, il reste **extrêmement vigilant sur le type d'aménagement envisagé**. En aucun cas nous n'accepterons des aménagements de type autoroutier qui pourraient favoriser l'installation durable du trafic de l'axe Toulouse-Lyon au cœur de la cuvette albigeoise.

Pour répondre à la question du « comment ? », nous proposons de lister les problèmes à résoudre ainsi que les aménagements envisageables afin de réaliser un doublement de la rocade acceptable par tous.

A- Problèmes à résoudre

A-1 Sécurité routière et déplacements : Les causes d'accidents et les risques sur la rocade sont de divers ordres.

↳ Non séparation des deux sens de circulation et accidents frontaux.

Il faut préciser l'intérêt de la mesure prise par la DDE en 2000, consistant à sécuriser les entrées sur la rocade par la mise en place de "plots" en plastique afin de séparer les deux voies. Depuis cette date, on peut noter une évolution positive par rapport aux accidents mortels.

Compte tenu de la croissance du trafic, on peut considérer que cet aménagement trouve déjà ses limites et le doublement de la rocade constitue l'aménagement *ad hoc* pour faire disparaître les risques d'accidents frontaux.

↳ La vitesse.

Actuellement, la limitation de vitesse sur la rocade (90 km/h) est peu respectée la nuit et en dehors des heures de pointe. Les véhicules en transit, notamment les poids lourds, pressés de traverser l'agglomération, sont très concernés par ce non respect de la limitation de vitesse.

De plus, le tronçon de la rocade compris entre le RD100 et le giratoire de l'Arquipeyre (déjà à 2x2 voies), permet d'illustrer ce que pourrait devenir la rocade doublée si l'on ne se donne pas les moyens d'imposer la limitation de vitesse. Les conduites « sportives », grands excès de vitesse, dépassements dangereux, voire courses poursuites, ... témoignent du comportement des automobilistes dès qu'ils circulent sur une route aménagée comme une autoroute.

↳ Nombreux échangeurs.

Les échangeurs, pourtant tous nécessaires, sont très nombreux et peu lisibles. Ils constituent une source supplémentaire d'accidents qui persistera après le doublement car leur fréquence et leurs inter-distances sont incompatibles avec les vitesses qui seront pratiquées sur le futur 2x2 voies tel qu'il est proposé. Le chevauchement entre les voies d'accélération et de sortie génèreront un risque important d'effet « baïonnette ».

↳ Le mélange des trafics.

Le mélange des trafics (de transit et local) et les conduites différentes sont incompatibles avec la voie rapide proposée par le maître d'œuvre. Toutes les publications des services techniques de la Direction des Routes (CERTU) mettent l'accent sur ce problème trop fréquent en France. Bien entendu, la réalisation du contournement nord-ouest d'Albi résoudra ce problème. Mais en attendant, n'ayant pas suffisamment d'engagements précis sur une date de réalisation, il nous semble inacceptable d'ignorer le problème du mélange des trafics qui est plus que jamais contraire à la recherche de la sécurité routière.

↳ Evolution du trafic.

En centre ville, sur la rocade, à Lescure, au Garric, ... la valeur globale de l'augmentation du trafic est officiellement évaluée à 30% de 1998 à 2003.

La modification des sens de circulation en centre ville consécutive aux aménagements autour de la cathédrale provoque des dysfonctionnements importants dans les déplacements urbains. Un transfert important se fait vers la rocade : Il persistera puisque cette modification des sens de circulation sera pérennisée.

Le trafic de transit est en pleine explosion. C'est particulièrement le cas pour les poids lourds et les **convois internationaux** dont nous avons noté une augmentation de 70 % en trois ans (comptages association 2001 à 2004).

Le trafic de l'agglomération est déjà très important. La rocade doublée ne peut pas se substituer au contournement qui doit absorber les trafics de transit, longues mais aussi courtes distances (déplacements Nord et Nord/Est vers l'Ouest de l'agglomération).

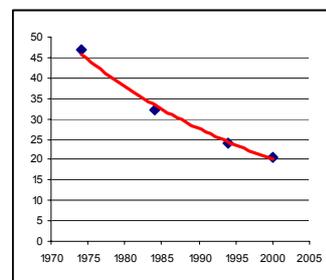
↳ Le transport de matières dangereuses.

Le renversement du camion citerne de carburants en juin 2001 illustre le risque de laisser durablement le transport de matières dangereuses sur la rocade. Il est à noter que la fermeture de la rocade durant 24 heures a généré un blocage total de la circulation en centre ville et dans l'agglomération. Le doublement de la rocade ne réduira pas ce risque contrairement au contournement.



↳ L'évolution stratégique de la SNCF sur la politique de transport de fret.

Evolution stratégique de la SNCF sur le transport de fret (**Plan Véron 2006**) ; conséquence immédiate à titre d'exemple sur région Midi-Pyrénées : transfert sur route de l'équivalent de 5700 camions. L'accentuation de la tendance lourde à la baisse de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandise est donnée par les chiffres ci-contre. (**Courbe ci-contre : variation du % de fret ferroviaire depuis 1974 – source SNCF**). Depuis le 11 septembre 2005, dans le Tarn et sur Albi, la SNCF a supprimé tout trafic inférieur à 18 wagons.



↳ Politique de transports collectifs.

L'absence d'une politique ambitieuse de transports collectifs, en particulier à destination des salariés, contribue à une croissance exagérée et inacceptable du trafic intra-muros. Pourtant, l'Etat demande à ce qu'elle soit intégrée dans le schéma de déplacements d'Albi (voir lettre du ministre de l'Équipement en annexes).

A-2 Homogénéité de l'infrastructure et régulation de la circulation :

Nous constatons que le statut du tronçon concerné par l'enquête n'est pas en cohérence avec la partie entre Cantepau et l'Hermet pour laquelle nous comptons de 4 à 6 giratoires (présents ou en projet – projet d'aménagement sur Lescure) sur 6 km. Aujourd'hui, sur les 6 km de rocade entre Le Séquestre et Cantepau, on ne parle que d'échangeurs « aériens » correspondants plus à un aménagement de type autoroutier. Ceci est en contradiction avec la **nécessaire homogénéité** de l'infrastructure en zone urbanisée dont la mission retenue est celle d'une liaison interquartier.

A-3 L'échangeur « du Lude » n'est pas acceptable tel quel :

En effet, cet échangeur ne répond pas de manière suffisante au besoin de desserte des quartiers Sud (Puech-Petit, ...) ([dossier sur l'eau planche 4b – EUP 2001](#)). Il impose aux automobilistes arrivant de Carmaux et qui souhaiteraient se rendre dans ces secteurs de quitter la rocade au niveau de l'échangeur du Lude pour faire ensuite un demi tour afin de traverser la rocade. Ce problème déjà existant ne doit en aucun cas être pérennisé ([dossier sur l'eau – EUP 2001](#)). Pourquoi pas un giratoire ?

B- Pourquoi pas un giratoire au Lude ?

L'aménagement envisagé par le pétitionnaire pour cet échangeur semble convenable pour ce qui concerne les entrées et sorties de la rocade. Toutefois, nous posons la question de l'opportunité d'un giratoire qui, en cassant l'image d'un aménagement autoroutier en limiterait les comportements négatifs associés.

B-1 Avantages :

↳ Ralentir les véhicules arrivant de Toulouse par l'échangeur du Séquestre.

Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir des véhicules sortir de la A68 à des vitesses supérieures à 150 km/h. Qu'en sera-t-il lorsque l'échangeur du Séquestre et la section courante entre Marssac et cet échangeur (aux normes express) seront ouverts à la circulation ? Il ne fait aucun doute que ces véhicules poursuivront sur leur lancée jusqu'au giratoire de l'Arquipeyre. La présence d'au moins un giratoire adapté situé au-delà de l'accès à la RN 112, permettrait de réduire ce problème **sur la partie la plus urbanisée** de la rocade et **la plus chargée en trafic**.

↳ Matérialiser l'arrivée au cœur de l'agglomération.

Cela serait vrai pour les automobilistes provenant de la direction de Toulouse mais également et surtout pour les véhicules arrivants par la RN112. En effet, après la réalisation du contournement d'Albi la RN 112 sera orientée vers Marssac. Dans ce cas il sera opportun de décourager les véhicules en transit vers Rodez qui souhaiteraient utiliser la rocade comme moyen de contournement. Ce giratoire trouve ici toute sa cohérence dans la mise en place du scénario C.

↳ Résoudre le problème de desserte des quartiers sud.

Voir le chapitre intitulé « L'échangeur du Lude n'est pas acceptable tel quel » (voir p2).

↳ Offrir à Albi une entrée de ville lisible.

Depuis de nombreuses années les urbanistes considèrent que l'entrée du Lude est potentiellement l'entrée principale d'Albi (la plus directe, la plus lisible, la plus « magnifiable » et la plus courte ...). Ce giratoire pourrait concrétiser ce besoin d'une « belle » entrée pour Albi (Idée déjà suggérée par des bureaux d'études).

↳ Limiter l'effet d'induction du trafic.

La présence d'un giratoire, en décourageant les véhicules en transit qui souhaiteraient emprunter la rocade, permettrait de limiter l'effet d'induction provoqué par une infrastructure attractive en terme de vitesse.

B-2 Faisabilité :

↳ Un coût limité.

Si au niveau d'autres échangeurs la mise en place de giratoires nécessite des travaux de terrassement importants, ce n'est pas du tout le cas de celui ci puisque la voie se situe au niveau du sol. D'autre part, la surface nécessaire n'est pas supérieure à celle prévue pour l'échangeur envisagé. Ainsi, la réalisation d'un giratoire ne pose aucune difficulté au Lude (coût d'un giratoire 2x2 voies \approx 1 M€ ; coût d'un échangeur complet \approx 4,5 M€).

C- Pas d'échangeurs surélevés !

Bien que le dossier d'enquête ne le mentionne pas, il est prévu de surélever les ouvrages d'art afin de permettre le passage aux poids lourds de l'axe Toulouse – Lyon. Selon le dossier d'enquête, 53 % des poids lourds sont en transit ([notice C p9](#) et [étude d'impact E p. 38](#)). La réalisation du contournement d'Albi conduira ces véhicules hors de l'agglomération. Il ne nous semble pas utile d'investir l'argent du contribuable dans un aménagement maximaliste de la rocade qui, de plus, n'est pas en accord avec la philosophie du scénario C.

2^{ème} PARTIE

Etudes d'impact

En préalable à nos remarques sur l'étude d'impact, nous déplorons l'absence totale de référence à **l'effet de cuvette** qui amplifie les nuisances de tous ordres. Ces phénomènes d'amplification des nuisances par les systèmes de vallée ou de collines sont reconnus par les services techniques de la Direction des Routes (brochures du CERTU « Pollution atmosphériques et circulation routière » « Bruit des infrastructures routières »). Ces phénomènes sont négligés par le pétitionnaire. Pourtant, en septembre 2003 l'ORAMIP confirmait dans les médias le rôle négatif de l'effet de cuvette sur la qualité de l'air en albigeois. Nous invitons la commission d'enquête à constater par elle-même la réalité de cet effet de cuvette. En ce qui concerne le bruit, elle pourra apprécier l'effet d'amphithéâtre depuis les coteaux de Puech-Petit. S'agissant de la pollution atmosphérique, il sera facile d'observer l'effet de concentration depuis les collines les plus hautes (la Drèche à Cagnac, la côte de Mascrabière, les coteaux de Cunac, ...).

Fin 1999 début 2000 une étude de trafic a été réalisée par la DDE afin d'alimenter les réflexions au cours de la concertation sur le DVA d'Albi. Au cours de cette période, nous avons demandé à plusieurs reprises les résultats de cette étude. Aujourd'hui, nous constatons que les trafics actuels n'ont pas servi de base à l'étude d'impact qui nous est soumise. Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier d'enquête les chiffres affichés ne sont pas ceux de 1999, mais ceux de 1996 (voir DVA de 1997).

A- Le bruit

L'augmentation régulière du trafic génère des nuisances de plus en plus insupportables pour les riverains. L'activité nocturne de la rocade ne se réduit plus que durant deux heures (1 à 3 heures du matin). La qualité de circulation sur la voirie Albigeoise se dégrade jusqu'en centre ville : syndrome toulousain. Toulouse demande une nouvelle rocade. La rocade Est bien qu'à 2x3 voies présente les mêmes inconvénients que celle d'Albi : superposition des trafics, ... La contradiction entre les enjeux de commerce local (les commerçants riverains de la rocade ne veulent pas de protections anti-bruit) et de transit conduisent à des choix antinomiques : les riverains de la rocade ne peuvent pas en être les otages. L'urbanisation le long de la rocade n'est pas un choix des habitants. Ces derniers n'ont pu s'installer que sur des secteurs déclarés constructibles par le POS.

A-1 Remarques :

↳ Des insuffisances

Nous regrettons que les mesures de référence de nuisance sonore (p 2 études acoustiques : estimation des niveaux sonores) datent de juillet 1997 (mesures *in situ*) alors que le trafic est en plein essor depuis cette date. Quant à la simulation par calcul de 1999, elle ne remplace pas une mesure *in situ* plus récente.

Nous regrettons également que les hypothèses de calcul s'appuient sur un trafic largement dépassé et donc sous estimé pour une vitesse de référence de seulement 70 km/h (p 2 études acoustiques), alors qu'il est acquis qu'elle sera supérieure.

↳ Des rappels

1- Parallèlement à l'augmentation du trafic, la nuisance sonore au cours de ces 8 dernières années s'est fortement développée jusqu'à devenir insupportable à l'ensemble des riverains. La vitesse est un des principaux facteurs d'augmentation du bruit notamment au delà de 70 km/h, en particulier la nuit.

2- Dès l'origine, les riverains de la rocade devaient être protégés par des murs antibruit **y compris ceux des quartiers de La Piscine et de Cantepau**. La commission d'enquête l'avait fort justement relevé et soutenu. Aujourd'hui, il serait inacceptable de laisser pour compte cette partie de la population.

A-2 Propositions :

↳ Traitement global des riverains.

Nous connaissons bien entendu la clause d'antériorité qui refuse des protections antibruit aux riverains installés après la date du 6/10/78. Compte tenu de l'énorme croissance de la nuisance au cours de la dernière décennie, il nous semble « mesquin » et inacceptable de ne pas protéger la totalité des riverains. Nous demandons à la commission d'enquête d'appuyer cette exigence.

↳ Protections de façades non conformes à la vie locale.

En effet, le climat (plus de 30 °C l'été) et les habitudes locales (manger dehors, ...) font que les habitants vivent le plus possible à l'extérieur. Des protections de façades constituent une solution « du moindre mal » qui ne correspond pas au cadre de vie local. Ici aussi, nous demandons à la commission d'enquête d'appuyer cette exigence.

↳ Zones d'échanges à protéger correctement.

Il s'agit sans doute d'une erreur, nous avons observé que les cartes indiquant les zones protégées du bruit, oublient les zones d'échangeurs (E. p. 67). Nous espérons que ces secteurs seront aussi bien protégés que les autres.

B- L'air

La qualité de l'air à Albi n'est pas bonne. Ce constat ressort des conclusions de l'ORAMIP, qui place Albi comme une des villes moyennes les plus polluées de Midi Pyrénées (seconde après Toulouse). Il est inacceptable que la DDE minimise ce problème. D'autant plus que l'indice Atmo est un indice de pollution de fond et que, par conséquent, les riverains subissent des pollutions bien supérieures.

↳ Rappel.

Ainsi, à titre d'exemple, l'année 1999 a vu 3 jours au niveau 7 et 36 jours à 6 sur une échelle de 10. Nous sommes extrêmement surpris de ne pas voir ces données dans le dossier d'enquête. [Pour comparaison : Toulouse / 1999 : 4 jours à 7 et 53 jours à 6]. Les extrêmes atteints en 2003 sont présentés ci-dessous ([Qualité de vie, environnement](#)).

↳ Année 2000 pluvieuse.

Du fait d'une pluviométrie exceptionnelle, les données de l'année 2000 ne sont pas représentatives de la qualité de l'air albigeois. Elles ne peuvent en aucun cas servir de référence pour l'avenir. Selon les références du CERTU, une analyse statistique correcte doit au moins s'étaler sur 5 années consécutives (sur Albi l'ORAMIP dispose de 8 années d'analyse). Enfin, les données présentées dans ce dossier, ne semblent pas intégrer les évolutions climatiques annoncées par les experts.

↳ Le transit représente une source de pollution à éliminer.

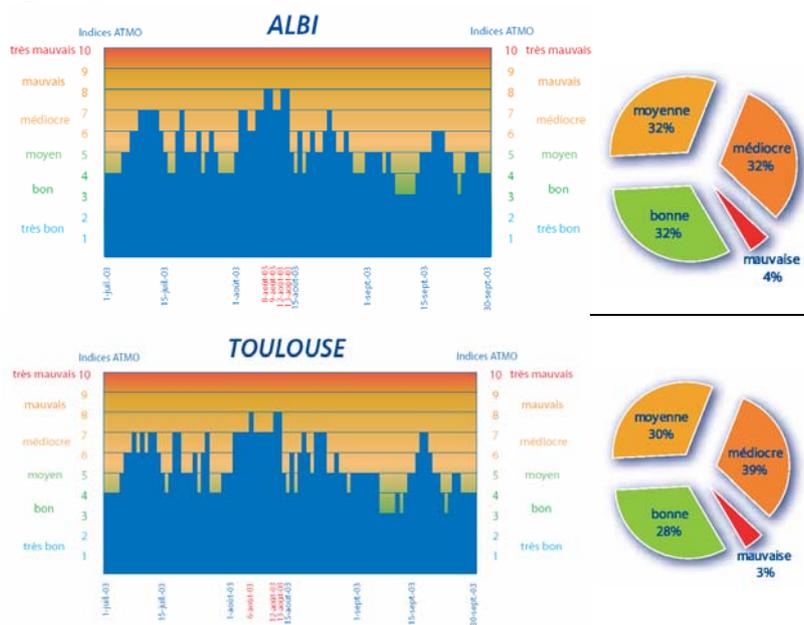
Le trafic de transit riche en poids lourds est générateur d'une pollution spécifique et importante. Son transfert sur le contournement nord-ouest d'Albi est la seule possibilité de limiter voire de réduire la pollution atmosphérique au sein de la cuvette albigeoise. **C'est pour cette raison que l'aménagement de la rocade ne doit pas permettre l'installation durable du trafic de transit dans l'agglomération.**

Il est reconnu qu'un poids lourd pollue beaucoup plus qu'une voiture.

↳ Qualité de vie, environnement.

Comme partout ailleurs la population de l'agglomération revendique une certaine qualité de vie. L'effet de cuvette longtemps contesté par certains élus et techniciens, a été finalement reconnu par l'ORAMIP lors des périodes de mauvaise qualité de l'air en 2000 et 2003. Le rôle de l'automobile est également reconnu. Seuls les oxydes de soufres peuvent être attribués à la centrale électrique.

Les chiffres de 2003, tout comme ceux des années précédentes (voir 1999), montrent qu'Albi, victime de l'effet de cuvette, est aussi polluée que Toulouse (voir ci-contre les données Oramip pour juillet et septembre 2003) avec 30 jours à l'indice 6, 18 jours à 7 et 4 jours à 8.



C- Démographie et lieux de vie

Eviter la polarisation du territoire : c'est le « credo » des aménageurs du territoire. L'A68 a provoqué une linéarisation importante de l'urbanisation et de l'activité humaine dans l'ouest du département. L'absence de réseau routier en périphérie de l'agglomération, génère un transfert des populations de l'arrière pays vers la banlieue albigeoise. Le rééquilibrage démographique n'est pas envisageable sans la traversée de l'arrière pays par une grande infrastructure routière. Le village de Cagnac est en danger d'extinction. Seule la bordure limitrophe à Albi se développe sous la forme d'une zone dortoir incompatible avec la redynamisation nécessaire de la vie du village.

D- Les enjeux économiques

Le passage durable de la A68 sur la rocade d'Albi, non seulement ne contribuerait pas au développement économique, mais nous sommes convaincus qu'au contraire il lui nuira.

A Bordeaux comme à Toulouse (voir image ci-contre) les enjeux économiques liés à l'avenir et à la dimension des infrastructures routières n'a pas échappé aux décideurs. Les campagnes actuelles témoignent de l'engagement des décideurs.

L'A380 se construit : la plupart des préfectures de la région sous-traitent pour Airbus Industries. Albi est la plus proche grâce à l'autoroute et n'a pourtant pas su se positionner. Pourtant le potentiel humain et la compétence existent (Rascol, Ecole de Mines). Aucune zone d'activité économique n'est suffisamment grande et écartée des zones



urbaines pour accueillir une activité industrielle créatrice d'emplois.

Les projets économiques de la C2A (ZA de Rieumas, ZC de Fonlabour, Technopôle) vont générer des déplacements supplémentaires.

Réaliser le contournement aujourd'hui, n'aura pas les mêmes bénéfices que de le réaliser dans 20 ans. Aujourd'hui, c'est saisir l'opportunité de l'ouverture du territoire, demain ce ne sera qu'un délestage.

E- Aménagements durables : la rocade n'est pas une alternative au contournement d'Albi !

Le projet de contournement nord-ouest d'Albi est évoqué depuis 1970. A l'époque, il était baptisé super rocade d'Albi, en opposition à l'autre projet qui a donné naissance à la rocade actuelle. Cette dernière fut installée au milieu des champs et personne n'avait pressenti l'étalement urbain de l'agglomération.

Le doublement de la rocade ne solutionnera pas durablement les problèmes de circulation ni de sécurité. C'est pour cela que, depuis 1990, tous les scénarios envisagés par l'Etat (DVA 1997 ou DVA 2000) considèrent le contournement d'Albi comme l'aboutissement du schéma routier local. Tous les autres projets ont une alternative ; le contournement d'Albi n'a pas d'alternative. En reculant sa réalisation, on favorise la réalisation d'infrastructures coûteuses et non indispensables.

Quelles que soient les contraintes de financement du contournement d'Albi, il est fondamental de poser un PIG pour préserver l'avenir : recommandation de l'Etat DVA 1997 et 2000. Sur les communes concernées (Castelnau de Lévis par exemple), les constructions nouvelles se multiplient en hypothéquant l'avenir. Il est donc urgent de définir un fuseau.

Conclusion

Malgrès les nombreux obstacles et engagements non respectés, nous restons fidèles à notre prise de position en faveur du scénario C. Lors de la concertation sur le DVA en juin 2000, nous ne nous sommes pas opposés à la réalisation du doublement de la rocade d'Albi **à condition** que tous les engagements pris à l'issue de la concertation soient rigoureusement respectés.

A savoir :

Réalisation simultanée du doublement de la rocade, des études et acquisitions du contournement Nord-Ouest et mise en place d'une politique de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (lettre ministérielle du 12 février 2001).

Toutefois, nous demandons à la commission d'enquête de retenir dans son avis les points suivants :

- ↳ La protection anti-bruit doit être optimale et compte tenu de la dégradation du cadre de vie le long de cette voie, ce traitement doit être global en **intégrant la zone RD100 à l'Arquipeyre** (pour laquelle les protections anti-bruit promises à l'époque n'ont jamais été réalisées) et les constructions postérieures à 1978.
- ↳ Le projet doit conduire à la réduction des nuisances déjà excessives le long de la rocade actuelle. Au delà des classiques protections anti-bruit il est souhaitable que le pétitionnaire précise la nature du revêtement envisagé (certains revêtements permettent à la fois une bonne évacuation de l'eau, un bruit réduit et une adhérence accrue).
- ↳ Le projet doit présenter un caractère homogène avec le tronçon Nord (l'Arquipeyre – l'Hermet) déjà existant : la présence d'un giratoire au Lude garantirait la sécurité par une limitation raisonnable de la vitesse sécurisant ainsi la superposition des trafics locaux et de transit durant l'attente du contournement.

Concernant le contournement d'Albi, nous dénonçons l'utilisation répétée de l'expression « à moyen terme » qui n'est pas respectueuse de la décision ministérielle du 12 février 2001 et du courrier de Monsieur le Préfet aux Directeurs des chambres consulaires du 16 février 2001 (voir annexes).

Bibliographie et références

(Que nous tenons à la disposition de la commission d'Enquête)

- Dossier de concertation du Dossier de Voirie de l'Agglomération albigeoise (09 / 1997).
- Dossier d'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire Toulouse – Séverac Le Château (11/1993).
- Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du contournement de Carmaux (12 / 99).
- Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : RN88 à 2x2 voies express Albi - Séverac le Château (1996).
- Bruit des infrastructures routières : *CERTU* (01 /1997).
- Pollutions atmosphériques et circulation routière. Données de base. *Dossier du CERTU n°74*. (12 / 1997).
- Guide des sites d'activités de l'axe Toulouse-Lyon : *Syndicat Mixte d'Etude et de Promotion de l'Axe Européen Toulouse-Lyon* (1998).
- Les Transports et l'Environnement : *Conseil National des Transports* (1999).
- Journal « Diagonale » publication trimestrielle du *Syndicat Mixte d'Etude et de Promotion de l'Axe Européen Toulouse – Lyon*.
- Dossier de « Contribution Albigeoise à l'Elaboration du Contrat de Plan Etat-Région ». *Ville d'Albi* (1999).
- "Les enjeux d'un territoire", étude sur l'impact de la A68 dans l'Ouest Tarnais (entre Albi et Toulouse), *Préfecture du Tarn* (04 / 1998).
- Déclarations diverses

Annexes

1- Lettre du ministre de l'Équipement

2- Lettre de Monsieur le Préfet du Tarn

PREFECTURE DU TARN

Albi, le

16 FEV. 2001

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous informer que M. le Ministre de l'Equipeement, des Transports et du Logement vient de faire connaître sa décision concernant le DVA, en retenant, à la suite de la concertation locale conduite de novembre 1999 à juillet 2000 à laquelle vous avez participé, le scénario C.

L'aménagement du réseau routier de l'agglomération albigeoise va donc se poursuivre dans ce cadre, en application du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et en particulier par :

- l'enquête d'utilité publique du doublement de la rocade d'Albi ;
- les études des aménagements de sécurité de la RN 88 dans la traversée de Lescure d'Albigeois ;
- les études du contournement nord-ouest d'Albi.

L'ensemble des acteurs locaux concernés sera bien entendu appelé à participer à la mise au point de ces différents projets, dans une nouvelle et large phase de concertation qui va s'engager.

Il est précisé que cette décision ministérielle porte exclusivement sur le réseau routier de l'agglomération. Une politique multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération devra être recherchée avec les collectivités locales afin de tendre vers un scénario C', favorisant les transports collectifs.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, copie de cette décision ministérielle.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma parfaite considération.

~~Le Directeur~~

Michel JAU

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction
des Routes

Sous-direction
des Investissements
Routiers.

Télécopie
01.40.81.19.92

Bureau des
Opérations urbaines

Affaire suivie par
Annie ESTARQUIT
☎ : 01-40-81-88-74

N/Réf. : AE356

12 FEV. 2001

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement

à
Monsieur le préfet du département du Tarn
Direction départementale de l'équipement

Objet : Dossier de voirie d'agglomération d'Albi

Réf. : Votre lettre du 26 juillet 2000

Avis de l'inspecteur général spécialisé dans le domaine routier du 21 septembre 2000

Décision du 13 avril 1999 approuvant le schéma de maîtrise d'ouvrage d'Albi

Décision du 15 mars 1999 approuvant l'avant-projet sommaire du doublement de la rocade d'Albi

Décision du 4 novembre 1993 approuvant l'avant-projet sommaire d'itinéraire 1^{ère} phase de la RN88 entre Toulouse et Séverac-le-Château

P.J. : 3 plans
1 tableau

Par courrier visé en référence, vous m'avez adressé le bilan de la nouvelle concertation sur le dossier de voirie d'agglomération (DVA) d'Albi, qui s'est déroulée de novembre 1999 à juillet 2000. Ce bilan vous amène à me proposer de retenir le scénario C, alors que la décision du 13 avril 1999 avait arrêté le scénario B, malgré les réserves exprimées par le conseil municipal et le maire d'Albi.

Bilan de la concertation et avis du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement

Lors de cette dernière concertation, une large majorité de la population et des élus concernés a marqué sa préférence pour le scénario C.

Le directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (MATE) a fait connaître, par sa lettre du 11 septembre 2000, ses réserves sur ce schéma de voirie. Lors de la réunion du 18 octobre 2000 avec les représentants de la direction des études économiques et de l'évaluation environnementale, il a été proposé qu'un programme d'études complémentaires portant sur l'environnement et sur les transports collectifs soit engagé.

Définition du réseau national à terme et priorités des opérations à réaliser

En conséquence, j'annule ma décision du 13 avril 1999 relative au DVA d'Albi et, pour la partie routière, j'approuve le scénario C dont la consistance est la suivante

- doublement de la rocade d'Albi, avec statut de déviation d'agglomération dans le cadre du contrat entre l'Etat et la région pour la période 2000 - 2006 (1) ;
- aménagements de sécurité sur la RN88 dans la traversée de Lescure-d'Albigeois dans le cadre du contrat entre l'Etat et la région pour la période 2000 - 2006 (2) ;
- contournement Nord-Ouest, avec statut de route express – les études et les premières acquisitions foncières seront financées au cours du contrat 2000 - 2006 ; l'engagement des travaux de ce contournement sera à négocier lors du prochain contrat Etat - région (3) ;
- doublement de la RN112 au Sud de la rocade sur 3 km (4).

La réservation au nom de l'Etat des emprises de la déviation de Lescure-d'Albigeois dont la réalisation n'est pas retenue par l'Etat, sera retirée des plans d'occupation des sols lorsque la déclaration d'utilité publique du contournement Nord-Ouest aura été obtenue.

Statut et programme

L'APSI 1^{ère} phase de la RN88 entre Toulouse et Séverac-le-Château approuvé par décision du 4 novembre 1993 intégrait la rocade d'Albi et la bretelle de Lescure dans l'itinéraire à classer en route express. Je modifie cette décision de la manière suivante

- supprimer, dans le tableau du II Parti d'aménagement : « *Contournement d'Albi ; 11,6 km ; Doublement de la rocade actuelle ; 155 MF* » et « *Bretelle de Lescure ; 3,0 km ; Aménagement à 2 x 2 voies en tracé neuf ; 170 MF ; l'Hermet - La Tête ; 1,8 km ; 20 MF* ».
- ajouter, après le même tableau : « *le contournement Nord-Ouest est intégré à la section Toulouse - Séverac-le-Château de la RN88 et recevra le statut de route express. La rocade d'Albi, qui n'assurera pas la continuité de cet itinéraire, restera classée en déviation d'agglomération.* »

Le programme dans lequel s'intègre le contournement Nord-Ouest d'Albi est constitué par la section de la RN88 comprise entre Toulouse et Séverac-le-Château.

Commande des études

La décision ministérielle du 15 mars 1999 approuvant l'avant-projet sommaire du doublement de la rocade d'Albi et prescrivant une enquête conjointe avec l'opération « déviation de Lescure » ainsi que le classement en route express de ces projets est modifiée comme suit : la première phase du § Procédures est remplacé par

« Je vous autorise à lancer la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du doublement de la rocade d'Albi, à l'exclusion de la déviation de Lescure.

La rocade aura le statut de déviation d'agglomération. »

Je vous autorise à engager les études préalables du contournement Nord-Ouest d'Albi auxquelles sera associée la DIREN. Elles comporteront notamment une analyse des impacts environnementaux des différentes variantes, ainsi qu'une étude permettant d'évaluer le rôle potentiel des transports collectifs dans les déplacements dans l'aire du bi-pôle Albi - Carmaux et ses effets sur les scénarios de voirie présentés.

Répartition des domanialités

Une fois le contournement Nord-Ouest d'Albi en service, l'actuelle RN88 sera déclassée depuis l'échangeur entre la rocade et la RN112 et l'échangeur situé à l'extrémité Nord de ce contournement.

* *
*

Vous ferez part aux collectivités territoriales de la présente décision et leur demanderez de délibérer sur le présent schéma de maîtrise d'ouvrage, y compris le volet relatif au déclassement de la RN88.

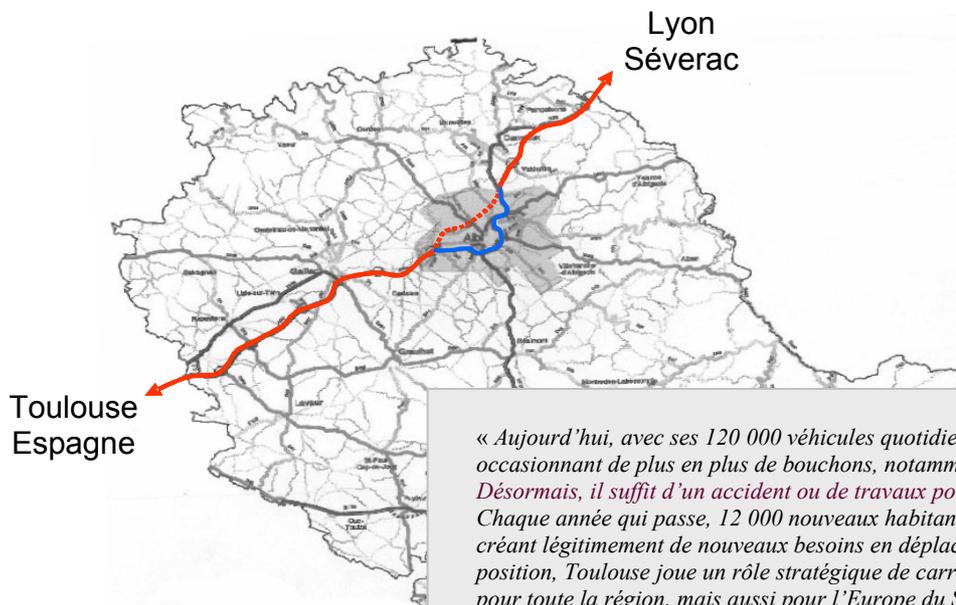
Vous leur rappellerez que la présente décision porte exclusivement sur le réseau routier de l'agglomération, les études engagées dans ce cadre ont montré le caractère indispensable d'une politique multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération, afin de tendre vers un scénario C' favorisant les transports collectifs.

La présente décision ne constitue pas autorisation d'engagement de dépense de quelque nature qu'elle soit ; je vous rappelle, en effet, qu'une telle autorisation ne peut résulter que de l'affectation de l'autorisation de programme nécessaire.

Pour le ministre,
et par délégation
le directeur des routes

Patrick GANDIL

Parce que seule, la réalisation rapide du contournement d'Albi assurera, avec la continuité de l'axe Toulouse – Lyon, la nécessaire ouverture vers l'Europe



« Aujourd'hui, avec ses 120 000 véhicules quotidiens, la rocade est saturée, occasionnant de plus en plus de bouchons, notamment aux entrées de la ville. Désormais, il suffit d'un accident ou de travaux pour que ce soit la paralysie. Chaque année qui passe, 12 000 nouveaux habitants rejoignent notre ville, créant légitimement de nouveaux besoins en déplacements. De par sa position, Toulouse joue un rôle stratégique de carrefour de communication pour toute la région, mais aussi pour l'Europe du Sud. A ce titre, le potentiel de développement du trafic de ces prochaines années est très élevé.

Depuis l'ouverture de l'autoroute Paris Toulouse par le Massif Central, on constate le passage de 2000 camions supplémentaires par jour sur la rocade. C'est logique, puisqu'ils n'ont pas d'autre choix.

Il faut créer un deuxième anneau de rocade pour faciliter le transit interrégional Atlantique - Méditerranée - Massif Central ainsi que les communications régionales, en permettant le contournement de Toulouse. A son tour, la rocade se voyant délestée d'une partie de son trafic, simplifiera les déplacements dans l'ensemble de l'agglomération toulousaine.

Le projet d'une deuxième rocade autour de Toulouse s'impose comme une solution incontournable pour faire face au développement de notre ville, tout en faisant le choix d'une meilleure qualité de vie.

Alors pourquoi attendre plus longtemps ?

Dès aujourd'hui, la Mairie invite tous les Toulousains à se prononcer sur la nécessité de ce projet, car c'est ensemble que l'on fera avancer les choses au plus vite. »

Mairie de Toulouse

Le plaidoyer ci-dessus pourrait être celui de la communauté d'agglomération Albigeoise !

Hélas, non !

C'est celui de la mairie de Toulouse (www.toulouse.ensemble.org) dont la campagne actuelle témoigne des ambitions pour les infrastructures du futur.