



RAPPORT  
23 janvier 2017

# AUTOROUTE CASTRES - TOULOUSE

Projet soumis à ENQUÊTE PUBLIQUE

## ANALYSE CRITIQUE ET OBSERVATIONS

Sur le dossier du Maître d'Ouvrage

### CHAPITRE 5 ITINÉRAIRE de SUBSTITUTION



## SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	2
SYNTHESE.....	3
RECOMMANDATION DE L'AE.....	4
LES CONSÉQUENCES DU DÉCLASSEMENT DE LA RN126 .....	5
UN TEMPS DE PARCOURS FORTEMENT ALLONGÉ .....	7
LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS.....	8
LA DÉGRADATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR LES PL .....	9
ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL .....	11

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : La RN126 est à 95% tarnaise, une très petite section se trouve en Haute Garonne, ouest de Bannières .	5
Figure 2 : Consultation des tarnais par le CG 81 en 2010.....	6
Figure 3 : Résultats de la consultation.....	6
Figure 4 Temps de parcours par les déviations ou les centres ville.....	7
Figure 5 : Traversée de Puylaurens et zone occupée par le marché hebdomadaire du mercredi matin.....	8
Figure 6 : Traversée de Soual.....	8
Figure 7 : Itinéraire de substitution de Soual, situation actuelle.....	9
Figure 8 : Itinéraire de substitution de Soual, Scénario de base.....	9
Figure 9 : Extrait Pièce G P40.....	10

## SYNTHESE

D'après l'analyse détaillée du dossier effectuée au **Chap4-Traffic** sur la question des trafics, l'itinéraire de substitution est emprunté par la majorité du trafic entre Castres et Verfeil, le trafic de transit sur l'autoroute étant faible (moins de 3600 v/j en 2024). Dès lors, les contraintes qu'il génère ont un impact qualifié de fort à inacceptable :

1. **La privation des déviations de Soual, Puylaurens** (et peut-être Verfeil) induit un rallongement de 12 à 18 mn (période fluide/heures de pointe) en obligeant à repasser par les centres des villes, inadaptés à recevoir ce trafic important.
2. **Déclassée en départementale, l'entretien de la RN126** à la charge du département a tout lieu de devenir insuffisant, et la dégradation de la RN126 affectera le plus grand nombre d'usagers sur cet axe.
3. Le trafic important revenu sur l'accès et le centre des villes a un **impact sur la qualité de vie des habitants et riverains et a des effets sur leur santé (pollutions de l'air et bruit) ainsi que sur leur sécurité dans le cadre de leurs déplacements au sein même des villes et villes** comme Puylaurens. C'est un retour en arrière de 20 ans.
4. **L'économie locale est pénalisée** par le contournement complexe de Soual interdit aux PL, qui génère péage et allongement du temps de parcours. Si la concurrence joue, les clients peuvent préférer des fournisseurs régionaux qui ne supportent pas les mêmes frais de transport.

**En final, l'autoroute ne démontre pas son utilité publique puisque pour la majorité des usagers (particuliers et entreprises) entre Castres et Verfeil (RN126 et autoroute) et des riverains de la RN126**, bien qu'elle soit censée :

- faciliter les déplacements, elle les rallonge jusqu'à 18 mn et en dégrade les conditions d'usage pour la majorité du trafic,
- améliorer les conditions de sécurité sur l'itinéraire Castres - Toulouse, elle dégrade celle de ceux qui n'empruntent pas l'autoroute du fait du déclassement en départementale de la RN126,
- améliorer la qualité de vie des riverains de la RN126, elle ramène ceux de Soual et Puylaurens aux conditions d'avant l'année 2000,
- développer l'économie locale, elle en pénalise une partie, en particulier les transporteurs locaux contraints à des détours pour éviter Soual, voire Puylaurens.

**Le dossier DREAL n'indique aucun de ces effets du projet autoroutier, et ne les prend pas en compte dans le bilan socio-économique, dès lors trop favorable.**



## RECOMMANDATION DE L'AE

Ae :

« L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet. »

Nos commentaires :

En réponse à l'Ae (voir en Annexe de ce **CHAPITRE**), la DREAL précise l'évolution des trafics à Soual et Puylaurens privés de leur déviation, en se référant aux cartes du dossier DREAL de la **pièce E5 chapitre V.3.3 « Effets sur les trafics »**. Elle précise aussi les effets du projet sur les riverains et leur prise en compte déjà effectuée dans le dossier.

Toutefois, ces évolutions du trafic au sein des agglomérations et leurs effets pour les usagers de l'itinéraire de substitution ne sont toujours pas indiquées et mis en évidence dans le dossier. Il faut analyser en détail les cartes de trafic en 2024 en option de référence et en option de projet pour déduire certaines évolutions liées à la rétrocession des déviations, alors que ce point critique mérite d'être clairement signalé et traité en tant que tel dans le dossier. Dès lors, ces effets sont ignorés par le bilan socio-économique.

**Le dossier d'enquête publique n'a pas été modifié et ne répond donc pas à la recommandation de l'Ae demandant sur ce point une information complète du public et facilement accessible, ainsi que la prise en compte de tous les effets dans le bilan socio-économique.**

L'itinéraire de substitution à l'autoroute entre Castres et Verfeil est la RN126 actuelle, sauf pour les déviations de Soual et Puylaurens qui sont rétrocédées au parcours autoroutier, ce qui oblige alors à repasser par les centres de ces 2 villes, et la déviation de Verfeil pourrait également être rétrocédée si le tracé du projet autoroutier est finalement retenu par l'option d'élargissement de la déviation actuelle. Mais ce n'est pas l'option actuellement retenue, qui prévoit l'autoroute en tracé neuf au nord de la déviation actuelle qui est alors l'itinéraire de substitution au droit de Verfeil.

Selon l'analyse exposée au **Chap4-Trafics**, la fréquentation de l'itinéraire de substitution concerne un trafic prévisionnel plus important que celui de l'autoroute : les usagers sur la RN126 sont ceux en transit qui ne prennent pas l'autoroute et ceux locaux qui ne peuvent trouver aucune attractivité à l'autoroute, de par leurs besoins purement locaux, le péage dissuasif, le nombre et l'emplacement des échangeurs inadaptés au trafic local, en particulier entre Puylaurens et Verfeil (60 % de l'itinéraire voir **Chap4-Trafics**), ... Sur l'axe Castres – Verfeil, le trafic de transit projeté à l'horizon 2024 est faible (moins de 5100 v/j voir **Chap4-Trafics**), et de plus ne se reporte pas en totalité sur l'autoroute pas assez attractive sur la section Verfeil – Puylaurens, la plus importante (moins de 3600 v/j sur 60% de l'itinéraire voir **Chap4-Trafics**). L'essentiel du trafic sur cet axe se retrouve alors sur la RN126 itinéraire de substitution.

Les déviations ont été financées sur fonds publics (les impôts), et les usagers comme les habitants et riverains proches de ces villes en apprécient le confort et la tranquillité générées.

Le choix de la RN126 comme itinéraire de substitution sans les déviations de Soual et Puylaurens (et peut-être Verfeil) est pénalisant et non satisfaisant à plus d'un titre.

## LES CONSÉQUENCES DU DÉCLASSEMENT DE LA RN126

La création de l'autoroute a pour conséquence le déclassement de la RN126 en départementale, et son entretien devient à la charge entière du département du Tarn. Ce département a déjà des difficultés à entretenir les départementales actuelles, et l'état de l'itinéraire va forcément se dégrader. La RN126 entre Castres et Verfeil est à 95% tarnaise (voir Figure 1), et bien sûr c'est dans le Tarn (entre Puy-laurens et Castres) que le trafic est le plus important.

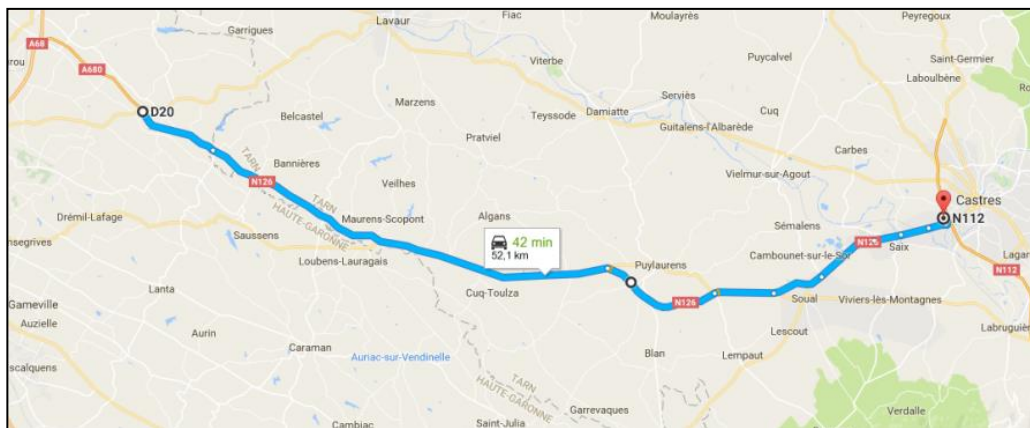


Figure 1 : La RN126 est à 95% tarnaise, une très petite section se trouve en Haute Garonne, ouest de Bannières

Selon l'analyse effectuée au **Chap4-Traffics**, la majorité du trafic d'aujourd'hui sur cet axe Castres – Verfeil ne se reporte pas sur l'autoroute.

**Ainsi c'est la plus grande part du trafic qui est pénalisée par la dégradation matérielle à venir de la RN126 qu'induit indirectement la création de l'autoroute, pour laquelle le département du Tarn doit lourdement contribuer financièrement.**

Le phénomène d'éviction induit par la contribution financière du conseil départemental à la subvention d'équilibre du projet autoroutier, a pour conséquence que toutes les autres dépenses considérées comme prioritaires par les Tarnais (comme l'entretien des routes départementales déjà insuffisant aujourd'hui : cf. Figure 2 et 3) ne seront plus assurées. Sauf à augmenter fortement les impôts y compris pour la quasi-totalité des contribuables qui ne prendra jamais l'autoroute.



En décembre 2010, le conseil général du Tarn a réalisé une enquête d'opinion sur les projets d'infrastructures prioritaires. Les résultats ont été publiés dans sa revue « Atout Tarn » de 2010. Il ressort de cette enquête que l'entretien du réseau routier départemental est à 75% la première préoccupation des Tarnais sur la question des projets d'infrastructures, la seconde préoccupation étant l'achèvement de l'A68. L'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire Castres – Toulouse (il n'est pas fait mention d'une autoroute à péage), ne vient qu'en 3<sup>ème</sup> position à 42% d'opinions favorables.

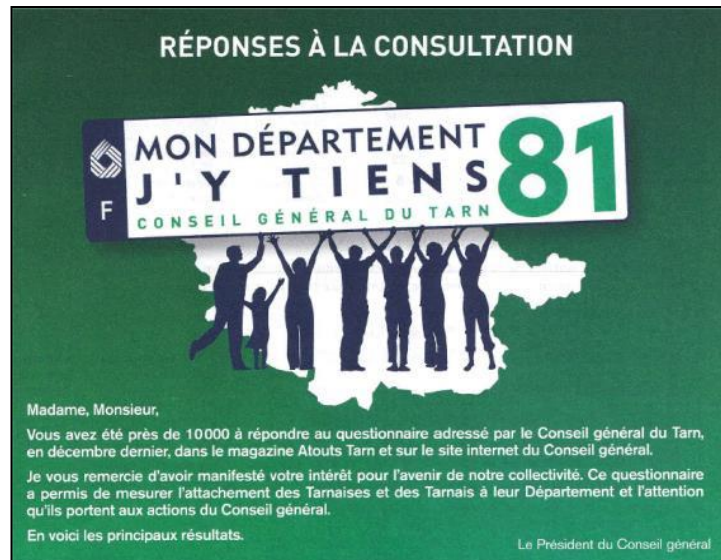


Figure 2 : Consultation des tarnais par le CG 81 en 2010

**Les actions à mener pour l'avenir :**  
**LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES**  
*Parmi les projets d'infrastructures suivants, quels sont ceux que vous jugez prioritaires pour assurer notre développement ?*

	%	rang	
- L'amélioration des routes départementales ...	75	1	Parmi les différents projets d'infrastructures qui leur sont proposés, les Tarnais donnent de manière claire la priorité à l'amélioration des routes départementales (75% de citations). Cette préoccupation arrive également en tête des suggestions et commentaires spontanément faits par les habitants. Un Tarnais sur deux souhaite également l'achèvement en 2x2 voies de l'Autoroute A68 ( autour de 80% pour les habitants d'Albi et Carmaux) et 42% l'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire Castres-Mazamet – Toulouse ( autour de 80% pour les habitants de Castres et Mazamet).
- L'achèvement de la mise en 2x2 voies de l'autoroute A 68 .....	49	2	
- L'aménagement en liaison rapide de l'itinéraire reliant Castres-Mazamet à Toulouse .....	42	3	
- La réalisation du TGV Toulouse-Bordeaux.....	24	4	
- Sans opinion.....	1		

(1) Le total des pourcentages est supérieur à 100, les personnes interrogées ayant pu donner deux réponses.

Figure 3 : Résultats de la consultation.



## UN TEMPS DE PARCOURS FORTEMENT ALLONGÉ

Du fait de la suppression de l'usage des déviations de Soual et Puylaurens (et Verfeil peut-être) pour l'itinéraire de substitution, le temps du parcours qui repasse par les centres des villes est fortement allongé. Ce trafic hors autoroute étant majoritaire, la circulation y est attendue chargée, et même difficile par moments dans la traversée de Soual en particulier ou de Puylaurens les jours de marché (le mercredi matin).

**Le dossier n'aborde pas les effets de l'autoroute sur les usagers hors autoroute, et l'allongement du temps de parcours n'est même pas signalé, alors qu'il est un effet négatif direct de la création de l'autoroute.**

Avec un calculateur d'itinéraire, qui donne la situation d'aujourd'hui où tout le trafic de transit passant par Soual et Puylaurens circule sur les déviations et permet ainsi de réduire les problèmes de circulation au centre des villes, l'allongement du temps de parcours par la D926 (prolongation de la RN126 passant dans les centres de Soual et Puylaurens) est de 6 mn.



Figure 4 Temps de parcours par les déviations ou les centres ville

Avec l'autoroute, lorsque tout le trafic hors autoroute devra passer par le centre des deux bourgs (et sur la D20 à Verfeil peut-être) avec encombrements, ralentissements et file d'attente aux feux de circulation, l'allongement devient au mieux de 12 mn en condition fluide de circulation. Aux heures de pointe (matin et soir) et jours de marché à Puylaurens, cet allongement du temps de parcours pourra atteindre 18 mn lors de la traversée cumulée des 2 villes. C'est un retour aux conditions de circulation sur la RN126 d'avant l'année 2000 où aucune des 2 déviations n'était en service (Soual est la première déviation mise en service en 2000).

Ainsi, la création de l'autoroute induit un allongement du temps de parcours par la D926 de 12 à-18 mn à la plus grande part du trafic entre Soual et Puylaurens (et plus si la déviation de Verfeil est rétrocedée). Le temps de parcours sur la RN126 de Soual-est à Puylaurens-ouest passe alors de 10 mn à 22-28 mn pour les usagers de la RN126 entre la situation d'aujourd'hui et celle de demain avec l'autoroute.

**En final, l'autoroute pénalise la plus grande part du trafic global sur l'itinéraire (RN126 + autoroute) et ramène la majorité des usagers à des conditions de déplacement correspondant à un retour en arrière de 20 ans. Même si les difficultés de circulation pour les PL induites par l'autoroute au droit de Soual sont mentionnées dans le dossier, la DREAL manque de transparence et de sincérité, en omettant de traiter la dégradation des conditions de déplacement pour les usagers (VL) de la RN126, et en omettant alors de prendre en compte dans le bilan socio-économique cet effet direct extrêmement négatif pour la majorité du trafic.**

## LA DÉGRADATION DU CADRE DE VIE DES RIVERAINS

Le dossier mentionne que les riverains de la RN126 retrouvent un cadre de vie plus apaisé avec l'autoroute. C'est en partie vraie avec le report de trafic de la RN126 sur l'autoroute, mais pas de façon aussi significative, puisque selon l'analyse exposée au **Chap4-Traffics**, l'essentiel du trafic reste quand même sur la RN126. En revanche, c'est un cadre de vie dégradé pour les habitants de Soual et Puylaurens et les riverains de la D926 (et de la D20 au droit de Verfeil peut-être) entre l'entrée et la sortie de leur déviation.

La majorité du trafic qui aujourd'hui circule sur la déviation va demain repasser dans le centre du ville. Toutes les nuisances connues avant l'année 2000, et supprimées grâce aux déviations, vont revenir au centre de Soual et Puylaurens avec une perte de qualité de vie, des effets sanitaires dus à la pollution de l'air et au bruit et une augmentation des risques pour les déplacements en mode doux au sein des bourgs. Et plus encore, puisque ces villes se sont adaptés à leur tranquillité, des aménagements des centres villes ont été réalisés en ce sens (réaménagement récent du centre de Puylaurens traversé par la D926). Par exemple, aujourd'hui avec les déviations, le marché hebdomadaire (le mercredi matin) se tenant en plein centre de Puylaurens sur cette route principale peut se dérouler dans les meilleures conditions de sécurité et tranquillité, le trafic de transit sur Puylaurens étant capté par la déviation.

**Ainsi, la création de l'autoroute induit une forte détérioration de la qualité de vie des habitants de Puylaurens et Soual et des riverains de la D926 (et de la D20 à Verfeil peut-être) entre les deux extrémités de chaque déviation, véritable retour en arrière vers une situation d'avant l'année 2000. L'augmentation du bruit et l'augmentation de la pollution de l'air en proximité a des effets sanitaires connus et reconnus**

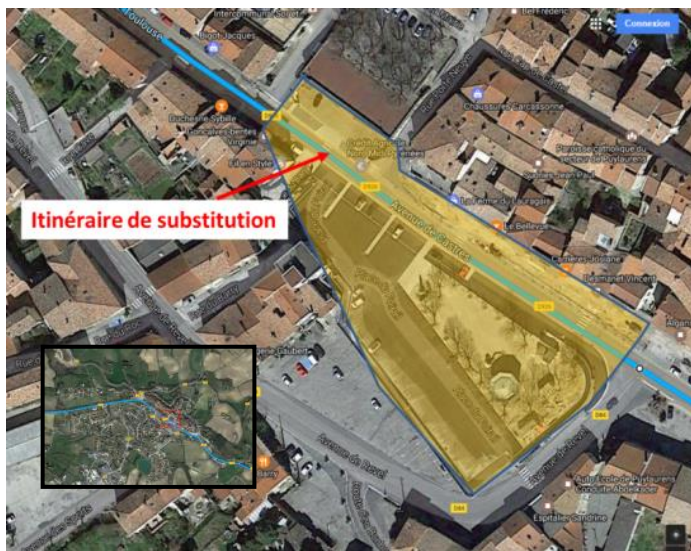


Figure 5 : Traversée de Puylaurens et zone occupée par le marché hebdomadaire du mercredi matin.



Figure 6 : Traversée de Soual.



## LA DÉGRADATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR LES PL

### L'interdiction aux PL de traverser SOUAL renvoie du trafic sur une départementale (D84).

La perte de la déviation de Soual pour le trafic local et la restriction de circulation dans Soual pour les PL, renvoie une part du trafic PL vers la RD84 via l'échangeur de Puylaurens. La DREAL définit l'itinéraire de substitution depuis Castres par l'autoroute, de l'échangeur de Soual jusqu'à l'échangeur de Puylaurens, puis la RD84.

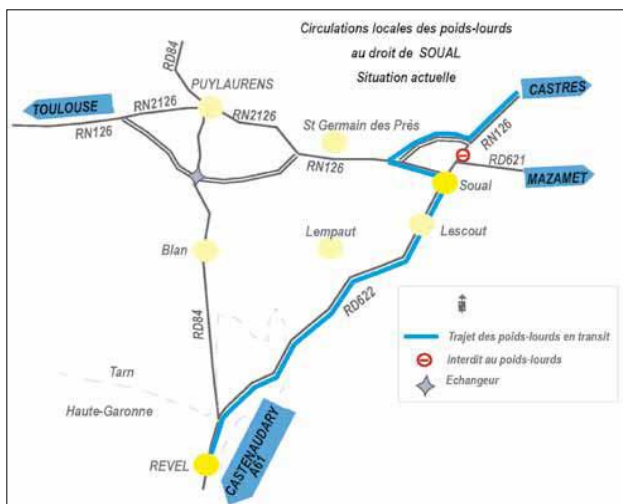


Figure 7 : Itinéraire de substitution de Soual, situation actuelle

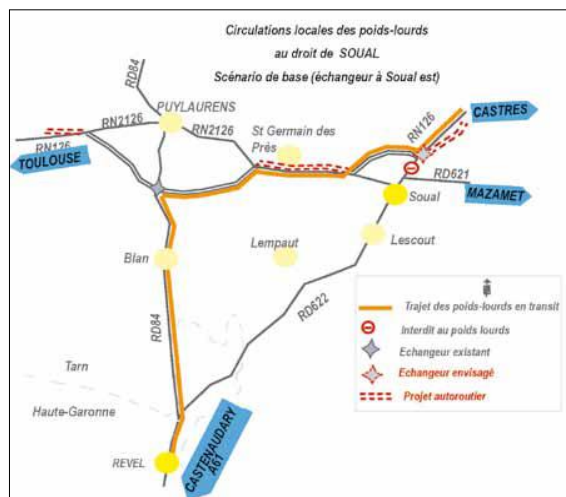


Figure 8 : Itinéraire de substitution de Soual, Scénario de base

#### Les problèmes de circulation des Poids-Lourds au droit de la commune de Soual :

Une étude spécifique a été réalisée sur la problématique des poids lourds dans le secteur en janvier 2012.

La circulation dans le centre bourg de Soual est soumise à une restriction locale de circulation limitée à 3,5 tonnes. Ces restrictions de circulation dans Soual génèrent des perturbations pour les circulations de poids lourds sur toute la zone d'étude, en particulier pour les transporteurs localisés à Soual et En Toulze.

Les poids-lourds traversant Soual appartiennent essentiellement aux entreprises de la zone Soual / En Toulze (TIT, Traxmax...) et proviennent des carrières de la Montagne Noire.

La position vis à vis de l'infrastructure autoroutière de la part des acteurs économiques de la zone d'étude peut s'envisager selon deux points de vue ; celui des chargeurs (essentiellement de la Montagne Noire ou de Revel) et celui des transporteurs :

Les chargeurs considèrent la nouvelle autoroute comme un facteur d'amélioration de l'accessibilité à Toulouse nord et à la zone aéroportuaire ;

Les transporteurs considèrent que l'autoroute va influencer directement sur les coûts du transport et que les longueurs de parcours des dessertes locales seront allongées du fait de la restriction de circulation dans Soual.

Des itinéraires alternatifs permettant d'éviter la traversée de Soual sont déjà régulièrement utilisés. Il s'agit des routes départementales : RD84, RD85, RD12 et RD14). La RD12, la RD84 et la RD85 ne traversent pas Soual. Elles ne sont pas impactées par la restriction de circulation.

La RD14 traversant la commune de Soual ne peut être considérée comme un axe alternatif au projet d'autoroute du fait de la restriction de circulation des poids-lourds.

Avec l'autoroute, les transporteurs auraient vocation à prendre l'échangeur de Puylaurens compte-tenu de l'interdiction de traverser Soual.



Figure 9 : Extrait Pièce G P40

Cet itinéraire présente alors un allongement du temps de trajet par rapport à l'utilisation actuelle de la déviation, et induit des frais de péage pour tous les PL. Ces transports locaux sont au service de l'économie locale, qui voit ainsi ses frais de transport augmenter.

La D84 est une des routes les plus dangereuses du Tarn ([voir note Etude Accidentologie RN126](#)), et entre 2008 et 2015, on recense 5 accidents mortels sur 8 km en 8 ans pour un trafic faible de 3000 TMJA. Le renvoi sur cet axe d'un trafic de PL du fait de l'autoroute et de la rétrocession des déviations, augmente les risques d'accidentologie sur cette section de départementale entre Revel et Puylaurens.

La dégradation de la circulation locale des PL est significative, et donc l'impact sur l'économie locale également, alors même que l'autoroute est envisagée pour favoriser et développer l'économie locale ! Les frais induits par le péage et la dégradation des conditions de circulation des transporteurs généreront inévitablement une hausse des prix des marchandises.

**En résumé, l'autoroute est une lourde régression pour les transporteurs dans le secteur de Soual, pour les usagers qui empruntent l'itinéraire de substitution, et pour les habitants et riverains de Soual et Puylaurens (et Verfeil peut-être). La rétrocession des 2 déviations aujourd'hui gratuites, financées sur fonds publics (les impôts), demain payantes et qui induit une dégradation du cadre de vie et des conditions de circulation locale est vécu pour la population concernée comme une véritable spoliation au profit de quelques privilégiés en transit entre Castres et Toulouse nettement moins nombreux. Le dossier de la DREAL n'aborde pas cette question et le calcul du bilan socio-économique n'en tient pas compte !**



## ANNEXE : RECOMMANDATION DE L'AE - RÉPONSE DREAL

### Ae :

*« L'Ae recommande d'indiquer les augmentations de trafic au sein des agglomérations bénéficiant jusqu'alors d'une déviation et de les prendre en compte dans les effets du projet. »*

### Réponse DREAL : pièce L

*« Les communes concernées sont celles de Soual et de Puylaurens. Les éléments de trafic sont illustrés dans le chapitre V.3.3 Effets sur les trafics (pièce E5).*

*Au droit de Verfeil, les évolutions de trafics (et les impacts associés : air, bruit) ne seront pas perceptibles (<5%), à l'exception de la RD20D où le trafic diminue faiblement (environ 10%)*

*D'après l'étude de trafic réalisée par le CEREMA (2016), l'analyse des effets de l'option de projet retenue au niveau des communes de Puylaurens et de Soual est la suivante :*

*La réalisation du barreau permet de rétablir les flux ouest / sud au niveau de Puylaurens pour les poids-lourds. Ce barreau permet aux poids-lourds d'emprunter l'autoroute au niveau de l'échangeur de Puylaurens. Le centre-ville bénéficie d'une absence de ce type de trafic. Le trafic attendu sur le barreau est de 900 véhicules dont 50 % de poids-lourds environ.*

*Dans le cas d'une interdiction poids-lourds à Puylaurens, l'effet du barreau est favorable pour le trafic poids-lourds autoroutier, surtout sur la section Puylaurens – Castres.*

*L'option de projet autoroutier retenue a pour effet d'augmenter le trafic à Puylaurens par rapport à l'option de référence à l'horizon 2024 : respectivement + 920 véhicules par jour au sud du bourg (RD84) et + 620 véhicules par jour à l'est du bourg (RD926). Le trafic de la RD926 à l'ouest baisse quant à lui de 310 véhicules par jour.*

*La ville de Soual a déjà interdit la traversée de son centre-ville aux poids-lourds par arrêté municipal du 15/09/2011. Les camions sont donc contraints de contourner le centre en empruntant la déviation de Soual.*

*La déviation de Soual étant intégrée à l'autoroute, et le diffuseur retenu à Soual se localisant à l'est, différents itinéraires de substitution sont possibles pour les poids-lourds en transit ou en échange (via la RD84 et l'autoroute à Puylaurens ou alors la RD85 de Revel à Castres).*

*L'option de projet retenue a pour effet de diminuer le nombre de véhicules dans Soual. Au point de comptage sur la RD926, à l'ouest de Soual, on observe une diminution de près de 740 véhicules (avec un trafic PL qui devient très faible, de l'ordre d'une dizaine par jour) par rapport à la situation de référence. À proximité du futur échangeur, sur la RD926, on observe une augmentation de l'ordre de 3060 véhicules.*

*Les effets du projet sur les agglomérations de Puylaurens et de Soual du fait des variations de trafic par*



la création du barreau de contournement de Puylaurens et de l'échangeur de Soual, portent sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore :

L'impact de la mise en service de l'autoroute du point de vue de la qualité de l'air est présentée dans la partie V.3.5.2 « Effets de l'air sur la santé humaine et mesures proposées » de la pièce E5 du dossier d'enquête publique. Les concentrations en dioxyde d'azote, en benzène, en PM 10 et PM 2,5 sont représentées dans l'atlas cartographique au stade de l'état initial (2014) et de l'état de référence (sans réalisation du projet) et de l'état projeté avec l'autoroute (2042). Ces cartographies matérialisent l'impact pour les communes concernées actuellement par des déviations (Puylaurens en secteur 4 et Soual en secteur 5).

▮ Une analyse de l'évolution du bruit généré sur les voies secondaires a été réalisée. Cette analyse démontre une forte diminution du niveau sonore sur l'ensemble du réseau secondaire. Compte tenu de la progression des trafics dans Soual et dans Puylaurens, en prenant une approche acoustique simplifiée qui consiste à évaluer les émissions sonores supplémentaires à la source, c'est à dire sur la chaussée directement, les niveaux sonores augmentent de 0,3 Lw1 dB sur la RD926 à l'est de Puylaurens et de 0,5 Lw dB sur la RD926 dans Soual. Cette élévation reste mineure et n'engendre pas de dépassement de seuil. »