

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**

Association Défense du Cadre de Vie de Veyrières - *Albi*  
Association GOVERT - *Albi*

Association pour la Sauvegarde des Quartiers Ouest d'Albi - *Albi*  
Association de Défense du Cadre de Vie du Quartier de Canavières - *Albi*

Association Défense de Rabinel - *Lescure d'Albigeois.*  
Association FOPA - *Lescure d'Albigeois*

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

27 juin 2001

## **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@lemel.fr](mailto:collectif_caa@lemel.fr)

## 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 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.

Notre argumentaire a toujours défendu les intérêts généraux en toute loyauté. Notre analyse a été développée auprès du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, du Conseil Economique et Social, de la Direction Régionale de l'Environnement, du cabinet de Madame VOYNET, du cabinet de Monsieur GAYSSOT. A travers notre pétition, 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 Bonnacarrère, 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 nouvelle 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 doit conserver son rôle de desserte d'agglomération.**

# Introduction

Aujourd'hui, le collectif CAA apporte sa contribution à la commission d'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<sup>ière</sup> PARTIE

### ***Comment faut-il doubler la rocade ?***

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 (voirie)**

- **Sécurité : Les causes d'accidents 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 l'évolution positive puisque aucun accident mortel n'a été relevé.

Compte tenu de la croissance du trafic, on peut considérer que cet aménagement trouvera rapidement ses limites et que 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. 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 compris entre le RD100 et le giratoire de l'Arquipeyre, permettent d'illustrer ce que pourrait devenir la rocade à 2x2 voies si l'on ne se donne pas les moyens d'imposer la limitation de vitesse. Les conduites « sportives », grands excès de vitesse, dépassements dangereux, 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 pratiqué sur le futur 2x2 voies tel qu'il est proposé.

#### ↳ Le mélange des trafics.

Le mélange des trafics (de transit et local) aux comportements différents sera également incompatible 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 sa date de réalisation, il nous semble inacceptable d'ignorer le problème du mélange des trafics.

### **- 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 nord (entre Cantepau et l'Hermet) de cette voie pour laquelle nous comptons de 4 à 6 giratoires (présents ou en projet) sur 6 km. Ceci est en contradiction avec la **nécessaire homogénéité** de l'infrastructure en zone urbanisée dont la mission retenue est celle d'une liaison interquartier.

### **- 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](#)).

Il impose aux automobilistes arrivant de Carmaux et qui souhaiteraient se rendre dans ces secteurs à quitter la rocade au niveau de l'échangeur du Lude pour faire ensuite un demi tour (on ne sait pas où ⇔ non respect du code de la route) afin de traverser la rocade. Ce problème déjà existant ne peut en aucun cas être pérennisé.

## B- Pourquoi pas un giratoire au Lude ?

### - 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 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 très 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 », ...). Ce giratoire pourrait concrétiser ce besoin d'une « belle » entrée pour Albi.

#### ↳ 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.

### - Faisabilité :

#### ↳ Pas de travaux « pharaoniques ».

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 par ailleurs incomplet. Ainsi, la

réalisation d'un giratoire ne pose aucune difficulté au Lude (coût d'un giratoire 2x2 voies ≈ 6 à 7 MF ; coût d'un échangeur complet ≈ 20 à 25 MF).

### **C- Pas d'échangeurs surélevés !**

Bien que le dossier d'enquête ne le mentionne pas, il semble 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 ( ). 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.

### **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 : nous invitons la commission d'enquête à constater par elle même la réalité de l'effet de cuvette albigeois. En ce qui concerne le bruit, notamment, 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. Nous constatons que les trafics actuels n'ont pas servi de base à l'étude d'impact qui nous est soumise aujourd'hui. 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**

##### **a- Remarques :**

###### **↳ Des regrets**

Nous regrettons que les mesures de référence de nuisance sonore (p 2 études acoustiques) datent de juillet 1997 (4 ans) alors que le trafic est en plein essor.

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 5 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.

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.

## **b- 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.

### **↳ 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.

### **↳ 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 très bonne. Ce constat ressort des conclusions de l'ORAMIP, qui place Albi comme une des villes moyennes les plus polluées de Midi Pyrénées. 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, 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].

### **↳ 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. Une analyse statistique correcte doit au moins s'étaler sur 5 années consécutives (sur Albi l'ORAMIP dispose de 3 années d'analyse).

### **↳ 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 .**

## Loi sur l'eau

### A- La pollution

#### ↳ Une qualité de l'eau à restaurer.

« La protection de l'eau, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général. » (Loi sur l'eau : article 1).

« La loi sur l'eau a pour objet une gestion équilibrée de la ressource en eau. Cette gestion équilibrée vise à assurer : ... - la protection contre toute pollution et la **restauration de la qualité** des eaux superficielles et souterraines ... (Loi sur l'eau : article 2 – 3<sup>ème</sup> alinéa).

Dans le cas du présent dossier d'enquête, nous constatons, comme pour le dossier d'enquête sur le projet du Séquestre en 1998 (sur lequel le collectif s'est exprimé), que le maître d'œuvre se contente de ne pas aggraver la situation existante : la plupart des cours d'eau sont classés 3 ou HC, peut-on les laisser dans cet état ? La loi sur l'eau dit que non !

#### ↳ Ne pas ignorer les objectifs de qualité.

Pour les cours d'eau à niveau 3 (pièce II, p. 50-51 ; Marrouy, Jautzou, Caussels) la ville d'Albi a comme objectif de les ramener au niveau 1b alors que le dossier de la rocade prévoit de les maintenir au niveau 3. Ce dossier d'enquête ne montre aucune volonté d'améliorer la qualité des eaux. Si tous les dossiers sont traités de la sorte, la qualité de l'eau ne sera jamais améliorée. Dans ce cas il peut être intéressant de s'interroger sur les raisons qui ont motivé la promulgation de la loi sur l'eau.

#### ↳ La carte de qualité des eaux de 1991 est obsolète.

Alors que le commissaire enquêteur (Monsieur H. Teychené) du « dossier sur l'eau de l'échangeur du Séquestre » avait dénoncé l'utilisation de la carte de qualité des eaux de 1991 parce qu'elle n'était déjà plus en conformité avec les objectifs de qualité d'aujourd'hui, nous constatons que cette carte continue d'être utilisée comme référence (**pièce II : p 40**). Une nouvelle carte de qualité des eaux a été éditée en 4/10/1996 par l'Agence Adour Garonne.

### B- Inondations et débits

#### ↳ Etudes SIEE de 1994.

Concernant le Séoux, le présent dossier ignore les propositions du dossier SIEE de 1994 concernant les inondations du Séoux . Les 7 bassins préconisés à l'époque ne sont pas pris en compte.

↳ **Implantation des bassins.**

L'implantation exacte et les côtes (à l'exception des volumes) des bassins envisagés n'apparaissent nulle part. Pour évaluer l'impact des bassins sur l'environnement, il faudrait connaître leur surface et leur profondeur.

↳ **Des niveaux de nappe suspects.**

Nous nous interrogeons sur la pertinence de l'utilisation des valeurs de niveaux de nappes de la **carte 6 page 33** qui datent de **1976** (année de grande sécheresse).

## Conclusion

En accord avec notre prise de position en faveur du scénario C, lors de la concertation sur le DVA en juin 2000, nous ne 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 et  
du contournement Nord-Ouest (2006-2010) et  
aménagement sécuritaire de la RN88 dans la traversée de Lescure.**

Toutefois :

↳ Le projet doit présenter un caractère homogène avec le tronçon Nord (l'Arquipeyre – l'Hermet) déjà existant : cela garantit la sécurité par une limitation raisonnable de la vitesse permettant ainsi le mélange important des trafics locaux et de transit pendant la courte période d'attente du contournement Nord-Ouest.

↳ La rocade doit jouer un rôle de liaison inter-quartiers. Pour ce faire, nous demandons à la commission d'enquête de prendre position en faveur d'un giratoire au Lude.

↳ Le projet ne doit pas générer de nouvelles structures routières dans l'agglomération albigeoise pour désengorger le trafic : la réalisation du contournement Nord-Ouest doit assurer cette fonction avant 2010.

↳ Le projet doit conduire à la réduction des nuisances déjà excessives le long de la rocade actuelle.

## 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 :