

----- Message original -----

Sujet:[INTERNET] Fwd: Enquête publique sécurisation RN88

Date :Thu, 25 Oct 2018 13:53:01 +0200

De :Bernard JONQUET <bernard.jonquet12@gmail.com>

Pour :pref-securisation-rn88@tarn.gouv.fr

----- Forwarded message -----

From: **Bernard JONQUET** <bernard.jonquet@wanadoo.fr>

Date: mar. 23 oct. 2018 20:22

Subject: Enquête publique sécurisation RN88

To: <bernard.jonquet12@gmail.com>

>

Monsieur le Commissaire Enquêteur

>

Une lecture rapide du dossier d'enquête à laquelle je viens d'essayer de procéder m'amène à vous faire part de mon inquiétude et de mes interrogations quant à l'adéquation du projet soumis à l'enquête avec les besoins d'aménagement dans cette section de la RN88 que j'emprunte régulièrement entre Toulouse et Rodez.

Lecture rapide, car il est difficile pour le simple citoyen de s'y retrouver dans un dossier aussi lourd et aussi complexe, morcelé et fractionné quand on le consulte sur internet (pièces E et G fractionnées en 4 parties, multiples redites, et difficulté à retrouver les informations utiles à des analyses simples, notamment en matière de trafic).

Si je me suis résolu à ce courrier, c'est parce que quelques éléments ont attiré mon attention et alimenté ma perplexité, en particulier pour ce qui concerne les saturations observées en heure de pointe en situation actuelle. Mon expérience personnelle m'a conduit à relever à quelques reprises les temps d'attentes et remontées de file en heure de pointe du soir dans le sens Nord Sud. Mes relevés sont assez largement supérieurs à ce qui figure au dossier (2'40" annoncé en perte de temps, alors que je suis arrivé plus régulièrement à 4 voire 5 minutes entre 17hs et 18hs sur le seul giratoire de Larquipeyre).

J'ai donc essayé de mieux comprendre le fonctionnement du secteur en recherchant les éléments des études de trafic qui avaient conduit à retenir ce projet.

Outre l'observation formulée ci avant sur les écarts de temps dans le sens N/S, j'ai été surpris et n'ai pas trouvé d'explication rationnelle à quelques autres points particuliers :

- la file d'attente sur la rocade d'Albi dans le sens Sud/Nord "disparaît" avec le projet en 2021 alors que les travaux projetés sont a priori sans incidence notable sur le fonctionnement du giratoire pour ce mouvement (essentiellement conditionné par les trafics Albi Ville - RN88 Nord, de l'ordre de 1500veh/h, qui le cisailent).

- le projet prévoit la mise à 2 voies de la bretelle de sortie Carmaux/Albi au giratoire de Lhermet et estime que cela permettra de faire disparaître la file d'attente en HPM. Mais cet aménagement ne réduira en rien l'important cisaillement lié aux flux en provenance de la RD903 (1000v/h en HPM)

>

- le phénomène actuel de by-pass en heure de pointe du matin d'usagers venant du nord qui sortent

au giratoire de Gaillaguès pour emprunter la route de la Drêche et éviter ainsi la remontée de file au giratoire de Larquipeyre n'est nulle part commenté ou analysé (ou je n'en ai pas trouvé l'analyse dans le dossier).

- la prise en compte du trafic induit par le développement commercial de la zone n'est nulle part détaillée ou valorisée (ou je n'en ai pas trouvé la trace dans le dossier, ailleurs que dans la réponse sybilline du MOA à l'Autorité Environnementale...).

La note jointe (annexe 1) détaille quelques unes de ces interrogations.

>

Ces doutes sur les résultats annoncés en termes d'efficacité du projet au regard des conditions d'écoulement du trafic sont d'autant plus lourds de conséquences qu'ils conditionnent bien des évaluations des impacts du projet (sur la qualité de l'air, le bruit, etc...).

>

L'évaluation économique et sociale appelle aussi de très grosses réserves, formulées aussi par l'Autorité Environnementale dans son avis de décembre 2017 (pièce K du dossier), et pour laquelle la "non-réponse" apportée par le MOA à cette dernière ne saurait être satisfaisante.

L'essentiel des bénéfices du projet serait apporté par les gains de sécurité (77M€, pour 12 M€ d'investissement!!! - pièce H p31). Outre que ces chiffres sont irréalistes et sortent totalement des résultats habituels pour ce type d'opération (ce qui aurait dû attirer l'attention des services instructeurs), ils sont malheureusement faux, pour ne pas dire plus.

En effet, il est incompréhensible, sauf à vouloir améliorer artificiellement le bilan actualisé de l'opération, de retenir des accidents pour la période "1999-2012" (cf §4.3.4.3 p17 pièce H), alors que l'on dispose de la période 1999-2016 (cf §3.2.5 p17 pièce H), d'inclure dans l'analyse des accidents qui se sont produits hors de la zone stricte des travaux (au nord du giratoire de Lhermet et au sud du giratoire de Larquipeyre), dans des secteurs où les conditions de circulation ne seront pas impactées par le projet : pas d'aménagement capacitaire sur ces deux giratoires, donc conditions d'entrée sur la zone de projet non impactées et conditions de sortie inchangées...

>

Un calcul rapide montre que les 77 M€ de bénéfices annoncés s'annulent totalement si l'on applique les ratios d'accidentologie sur la période 2007/2016 (10 ans), comme le recommande l'Autorité Environnementale dans son avis du 20/12/2017. Je joins à la présente une note succincte sur ces évaluations - annexe2

>

Les bénéfices attendus par ailleurs pour le projet (+17M€ 2017 pour les gains de temps, -15M€ pour les consommations de carburant et l'entretien, dues à des augmentations de trajet...) ne sont nulle part détaillés et argumentés, et paraissent fragiles au regard des interrogations évoquées en introduction de la présente sur les pertes de temps et remontées de file.

C'est donc toute la rentabilité du projet qui est gravement remise en cause, alors même que le dernier § de la pièce H se félicite d'un taux de rentabilité immédiate de 28% (bigre...), d'un bénéfice de 80M€ et d'une amélioration significative de la sécurité!!!

>

>

Sans dénier l'utilité d'aménagements de sécurité dans le secteur, notamment au bénéfice des riverains et des modes doux, j'estime que le dossier n'apporte pas la preuve d'une bonne adaptation du projet au problème qui se pose.

>

Cette section de la RN88 en sortie Nord d'Albi constitue un élément stratégique de la RN88 entre Toulouse et Rodez, dont la mise à 2 fois 2 voies devrait être terminée sous peu avec l'ouverture de la déviation de Baraqueville (13km, environ 200M€ d'investissement). A cette échéance, il ne restera plus entre le périphérique de Toulouse et la rocade de Rodez, que 5 giratoires, dont 4 sur le projet soumis à la présente enquête (et le dernier à l'extrémité sud de la déviation de Carmaux).

Le giratoire de l'Arquipeyre est aussi un point nodal très important dans le cadre du PDU du Grand Albigeois, puisque que sont prévus dans le secteur un parking relais, des aires de covoiturage, un réaménagement complet des lignes bus. Le PDU est par ailleurs très axé sur le développement des modes doux (vélo notamment). Enfin, des projets importants de développement commercial semblent engagés dans cette partie de l'agglomération.

>

La note de présentation de l'étude de trafic de Dynalogic évoquée ci avant, reléguée en fin de pièce "E3 - 2ème partie", non paginée, comporte un paragraphe tout à fait pertinent intitulé "Perspectives sur la stratégie d'aménagement de la RN88" (cf p125 du dossier pdf mis en ligne), dont je partage tout à fait les analyses.

>

En particulier, j'estime que compte tenu des incertitudes qui pèsent sur la faisabilité de la bretelle de Lescure du fait de la non-maitrise foncière par l'Etat des emplacements réservés figurant au PLU, l'aménagement doit nécessairement apporter des réponses en termes de réserves de capacité en heure de pointe au giratoire de Larquipeyre et dans une moindre mesure de celui de Lhermet. Ceci est indispensable en terme d'aménagement du territoire tant pour le bon fonctionnement de la RN88 entre Toulouse et Rodez que pour le respect des objectifs arrêtés au PDU du Grand Albigeois.

>

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

>

>

Bernard JONQUET

>

>

>

>