



SYNTHESE PRÉ-ÉTUDE AMÉNAGEMENT DE LA RN126

CASPÈRES
TOULOUSE

Solution alternative à l'Autoroute

VERSION du 13/01/17

Le rapport complet. Cliquer sur le lien : [ASP-RN126-RAPPORT_PRE_ETUDE](#)

Pour tous commentaires, suggestions,
écrire à ASP.RN126@gmail.com

Avertissement au lecteur

- **il s'agit d'une pré-étude de faisabilité**, dont le but est d'évaluer le coût, les délais de réalisation de l'aménagement sur place de la RN126 et d'apprécier l'efficacité de son bilan socio-économique par rapport à celui du projet autoroutier.

L'étude détaillée reste à mener, en concertation notamment avec les agriculteurs, les riverains, les municipalités, les usagers de la RN126, les acteurs économiques sud tarnais, ...

- **C'est pourquoi, certains éléments des aménagements**, comme le tracé des voies de rabattement, l'emplacement exact des aménagements, voire le type pour certains, etc... ne sont fournis qu'à titre indicatif et ne sont pas définitifs. Ils permettent surtout d'estimer le coût global de l'ASP de la RN126, de quantifier les emprises agricoles et d'être un premier élément d'échange avec les usagers et riverains.

Modifications de la dernière version :

- Harmonisation de la synthèse avec le rapport final.

PREAMBULE

Document de synthèse de la
Pré-étude de
l'**A**ménagement **S**ur **P**lace de la **RN126**
(ASP-RN126)
Solution alternative au projet d'autoroute à péage
CASTRES - TOULOUSE

Cette pré-étude, lancée à l'initiative d'une quinzaine de collectivités territoriales, a fait l'objet le mardi **20 décembre 2016** d'une présentation à la **commission d'enquête** du projet d'autoroute à péage Castres - Toulouse

PREAMBULE

Ce document de synthèse est divisé en 3 PARTIES :

- PARTIE 1 : LE CADRE de la PRE-ETUDE
- PARTIE 2 : Les AMENAGEMENTS PROPOSES
- PARTIE 3 : ESTIMATION – COMPARAISON avec l'autoroute

Le rapport complet. Cliquer sur le lien :
[ASP-RN126-RAPPORT_PRE_ETUDE](#)

PARTIE 1 : LE CADRE de la PRE-ETUDE

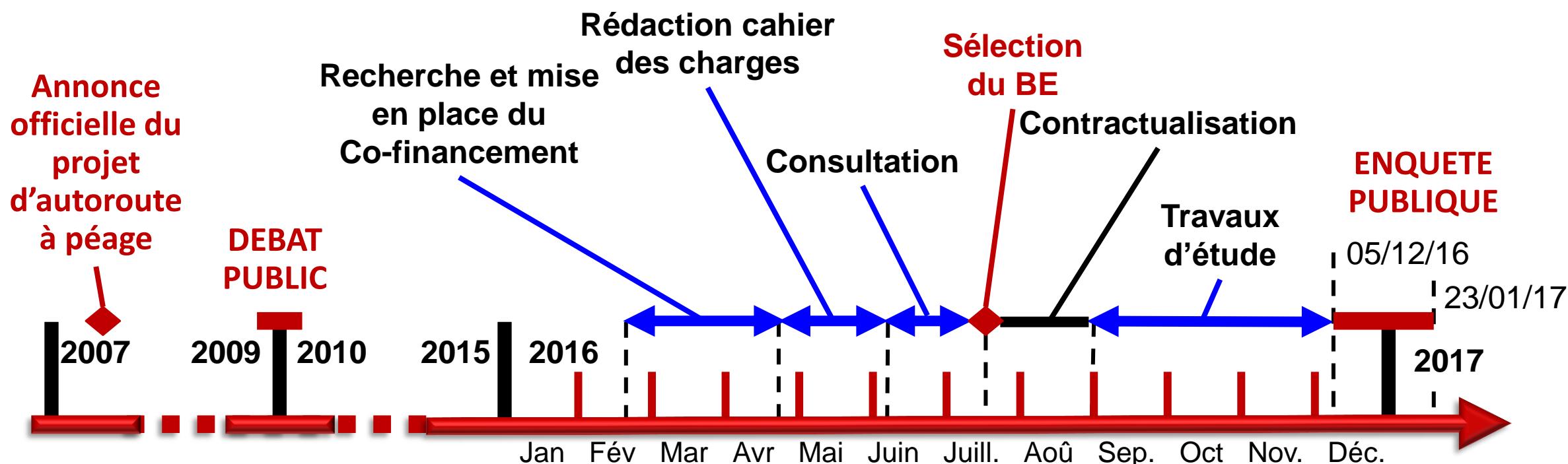
PARTIE 1 : LE CADRE DE LA PRÉ-ÉTUDE

Depuis 2007, de nombreux élus, collectivités, associations ou mouvements citoyens demandent aux services de l'Etat d'étudier l'aménagement sur place de la RN126 comme solution alternative au projet d'autoroute à péage Castres – Toulouse.

Cette demande formalisée lors du débat public de 2009 sur l'autoroute, et renouvelée à plusieurs reprises a toujours été refusée par la DREAL Occitanie.

En Février 2016, l'enquête publique de l'autoroute est reportée à décembre 2016, offrant la possibilité de réaliser cette pré-étude en vue de l'enquête publique.

(1) Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement



PARTIE 1 : LE CADRE DE LA PRÉ-ÉTUDE

Le tableau ci-après donne la liste des collectivités qui portent le projet d'étude ASP-RN126 soit en participant au financement, soit en ayant délibéré pour soutenir la pré-étude comme solution alternative au projet autoroutier.

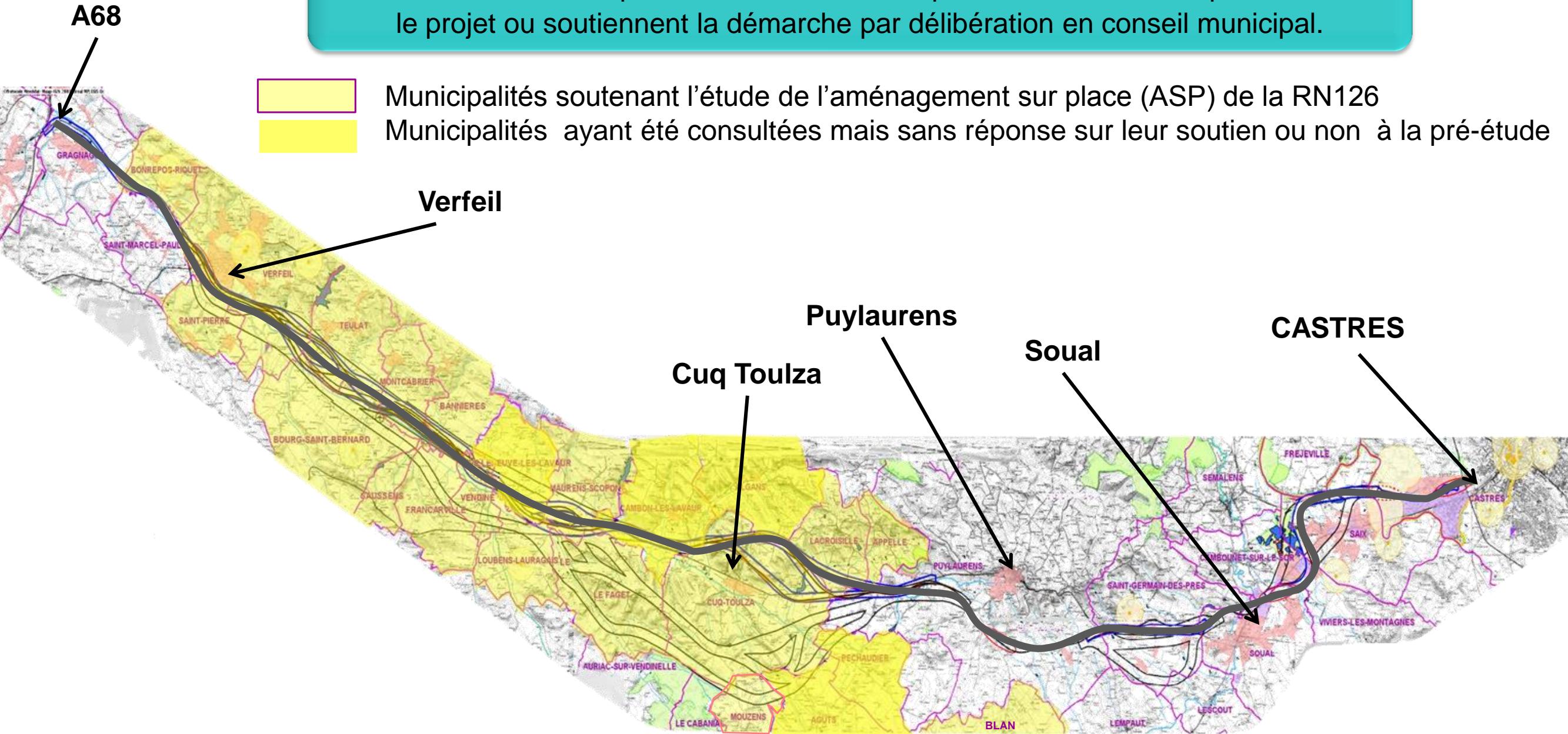
La maîtrise d'ouvrage (MOA) est portée par la **mairie de TEULAT** pour le compte du groupement des collectivités.

<p>Conseil régional OCCITANIE</p>	<p>Communauté de communes COTEAUX DU GIROU (31)</p> <p>Communauté de communes CŒUR LAURAGAIS (31)</p>	 <p>Les porteurs de projet</p>	<p>Conseil départemental de la HAUTE GARONNE</p>
<p>Communes du TARN 81</p>	<p>Communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de TEULAT (MOA) - de BLAN - de LACROISILLE - de APPELLE - de BANNIERES - de MAURENS SCOPONT - de MONTCABRIER - de CUQ TOULZA - de MOUZENS 		<p>Communes de Haute Garonne 31</p>

PARTIE 1 : LE CADRE DE LA PRÉ-ÉTUDE

La carte ci-dessous permet de visualiser l'emprise des communes qui cofinancent le projet ou soutiennent la démarche par délibération en conseil municipal.

-  Municipalités soutenant l'étude de l'aménagement sur place (ASP) de la RN126
-  Municipalités ayant été consultées mais sans réponse sur leur soutien ou non à la pré-étude



PARTIE 1 : LE CADRE DE LA PRÉ-ÉTUDE

LE MAÎTRE D'OEUVRE (MOE)

La PRE-ETUDE

Le Maître d'Œuvre sélectionné par la commission de choix du groupement de collectivités pour réaliser la pré-étude est **BUROTEC** : <http://burotec-bet.fr/>.



The screenshot shows the BuroTec website. At the top left is the logo for BuroTec, Bureau d'études VRD (Voirie et Réseaux Divers). To the right is a navigation menu with links: Accueil, Compétences, Réalisations, Ressources & Carrières, and Contact. Below the menu is a large photograph of a modern residential street with a red car parked on the side. A caption below the photo reads "Le Champ des Vignes Esunes (31)".

Burotec est un **bureau d'études VRD (Voirie et Réseaux Divers)** proposant des services de **maîtrise d'oeuvre VRD** depuis les études de faisabilités jusqu'au parfait achèvement des travaux.

Basé à Toulouse, nous poursuivons le grand Sud principalement, dans **publics et parapublics**.

Le support médiatique

Les vues 2D et 3D pour un support médiatique ont été réalisées par le bureau d'études **OTCE** : <http://www.otce.fr/index.php/fr/>



The screenshot shows the OTCE website. At the top left is the logo for OTCE. To the right is a navigation menu with links: PROJETS, ACTIVITÉS, ENVIRONNEMENT, LE GROUPE, IMPLANTATIONS, CONTACT. Below the menu is a large photograph of a construction site with several tall concrete pillars and a crane. A caption below the photo reads "AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE OUVRAGES D'ART/PARKINGS VRD".

PARTIE 1 : LE CADRE DE LA PRÉ-ÉTUDE

LE CAHIER DES CHARGES :

LES 3 EXIGENCES MAJEURES

• EXIGENCE N°1 :

Les Aménagements Sur Place sont à privilégier par rapport aux aménagements en site propre sauf situations exceptionnelles.

• EXIGENCE N°3 :

Le montant MAXIMAL de l'ASP –RN126 doit être inférieur au montant de la subvention d'équilibre fixé par la DREAL sur le projet autoroutier : **220 M€ HT₂₀₁₅**.

• EXIGENCE N°2 :

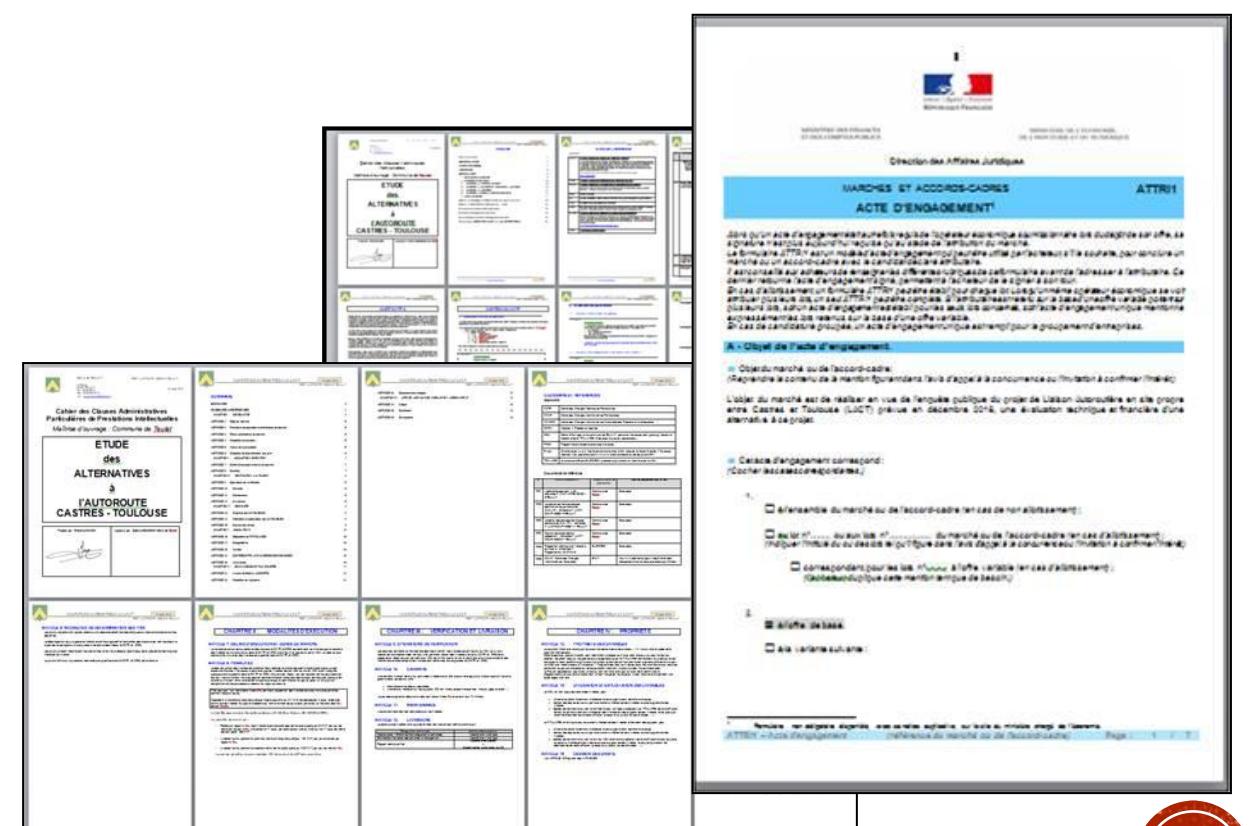
Les solutions d'aménagements doivent répondre aux objectifs recherchés suivants dans l'ordre décroissant de priorité :

1. **SECURITE ROUTIERE et CONFORT de CONDUITE**
2. **FIABILITE et AMELIORATION des TEMPS de TRAJET**
3. **PRESERVATION et/ou AMELIORATION du cadre de vie des RIVERAINS**
4. **PRESERVATION du FONCIER**

Le cahier des charges comprend 26 exigences dont 3 majeures qui conditionnent le périmètre et les objectifs de l'étude. La durée de l'étude a été de 3 mois pour un budget de 25000€ HT.

Le cahier des charges. Cliquer sur le lien :
[CCTP-160831-ETUDE ALTERNATIVES A LA LACT](https://www.cctp.fr/consultation/CCTP-160831-ETUDE_ALTERNATIVES_A_LA_LACT)

Durée 3 mois
Budget 25 000 € HT

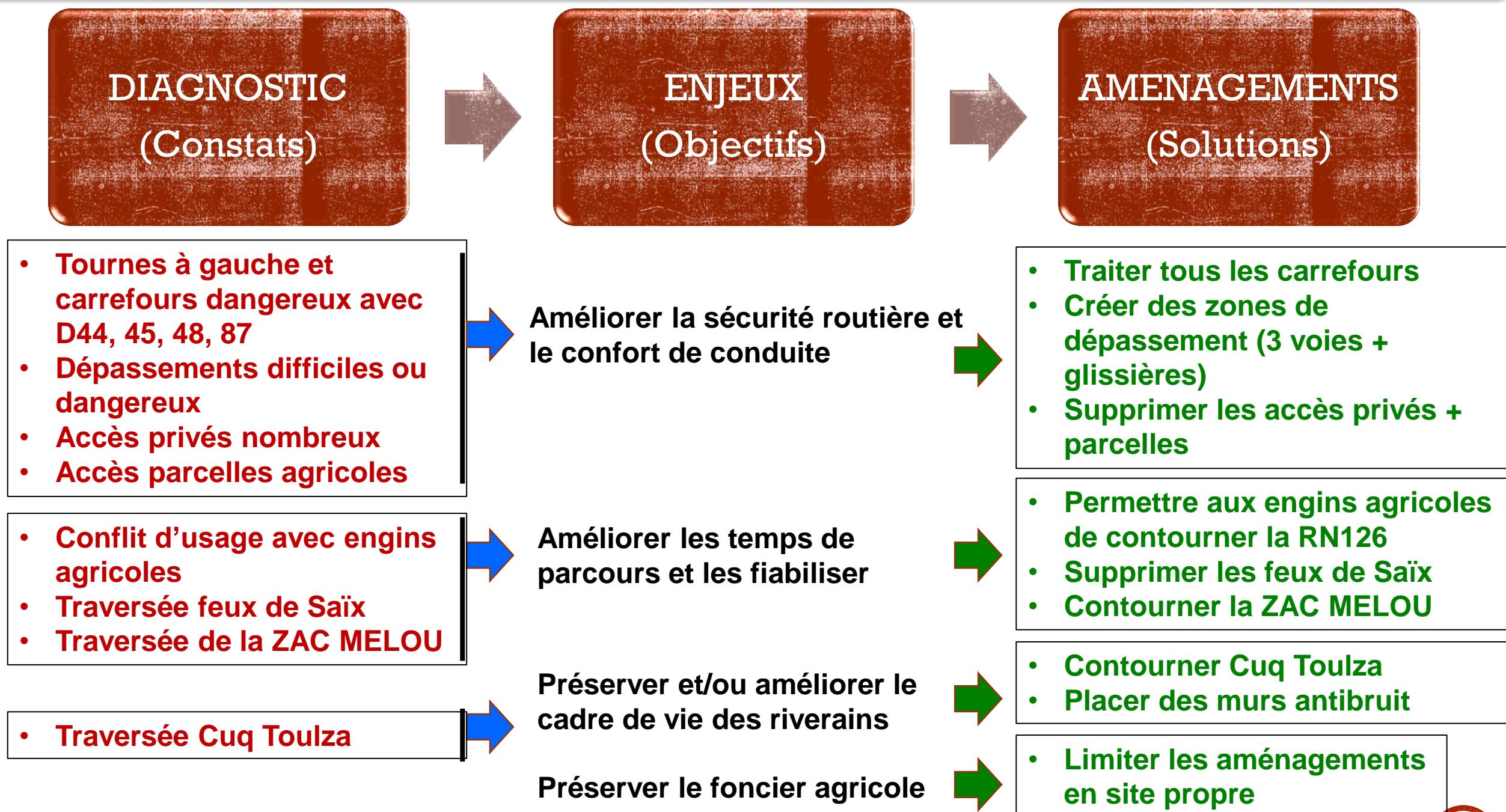


PARTIE 2 : LES AMENAGEMENTS PROPOSES

PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

La méthode suivie pour identifier les aménagements nécessaires passe par 3 étapes :

1/ le diagnostic sur chaque tronçon de voirie, **2/ les enjeux** à couvrir, **3/ le choix des aménagements** adaptés.



PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

METHODE DE TRAVAIL

La méthode de travail a nécessité de nombreuses réunions MOE (BUROTEC) - MOA (Mairie de TEULAT) pour fixer les choix d'aménagement.

- **De nombreux déplacements** sur site.
- **2 réunions de travail avec les agriculteurs** (36 participants).
- **Plusieurs réunions téléphoniques ou physiques** de travail entre MOA et MOE pour le diagnostic, les enjeux et la sélection du type d'aménagement par secteur.

- **Les choix d'aménagements sont en zone rurale** (de Soual à Verfeil):
 - **Sur les carrefours** : giratoires ou échangeurs. Les échangeurs sont plus coûteux que les giratoires mais ne provoquent pas de rupture de flux. Une règle a été fixée pour limiter le nombre de giratoires en zone rurale : pas moins de 5 km entre giratoires.
 - **Sur les accès privés**, et les entrées/sorties des parcelles agricoles sur la RN126: suppressions et renvois sur réseau secondaire, ajout de contre-allées.
 - **Pour les dépassements** : créer des zones à 3 voies alternées avec glissières centrales chaque fois que possible.
 - **Cuq Toulza** : prévoir un contournement court en site propre au nord de Cuq Toulza.
- **Les choix d'aménagements sont en zone péri-urbaine** (Castres à Soual)
 - **Zone d'En TOULZE**: contournement court en site propre.
 - **Feux de SAIX**: suppression des feux, réhabilitation du carrefour pour reconnecter les 2 parties de la commune de Saix séparées par la RN126, et passage souterrain pour la RN126 et le trafic de transit.
 - **Zone d'ACTivités (ZAC) MELOU** : 3 options possibles pour le contournement de la ZAC MELOU.

PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

La question de l'accidentologie : l'étude des accidents sur la période 1997-2015 montre que le taux d'accidentologie sur la RN126 a baissé jusqu'en 2007 et n'a pas évolué depuis alors que le trafic a augmenté de 17 à 20% sur 10 ans. Cela montre que le taux d'accidentologie a atteint un niveau plancher que seuls des aménagements sur la RN126 pourront abaisser de façon significative.

Note sur l'accidentologie entre 1997-2007.

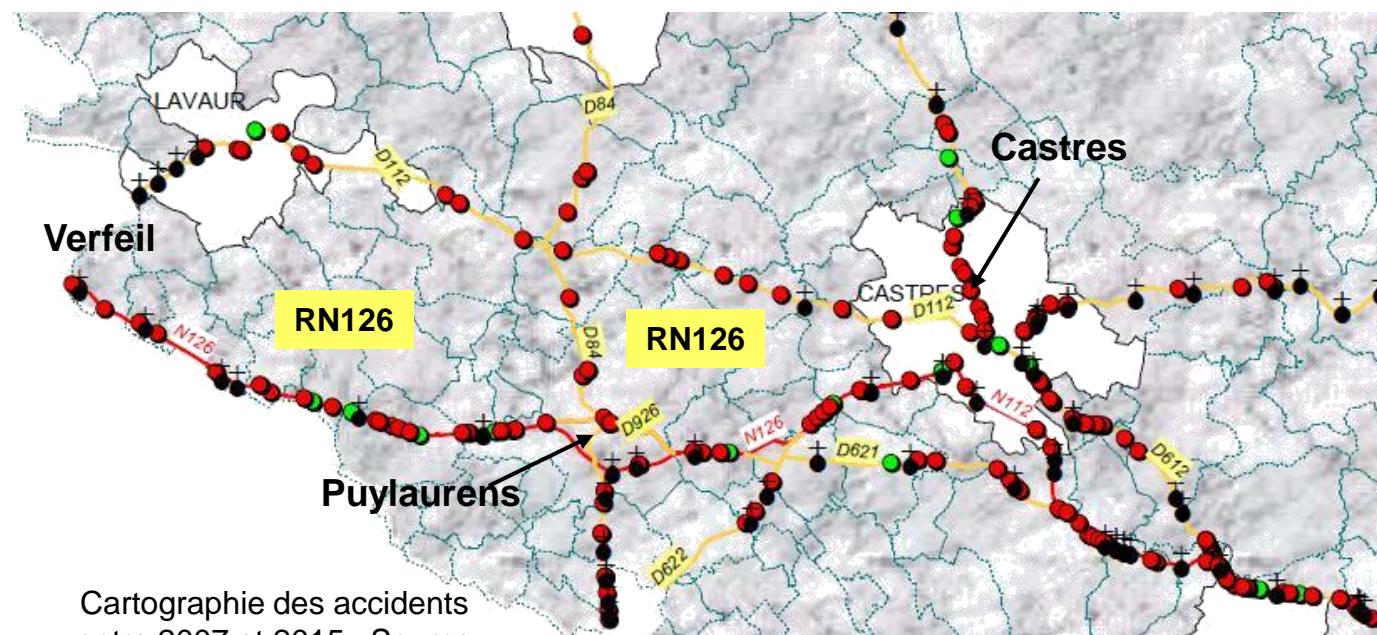
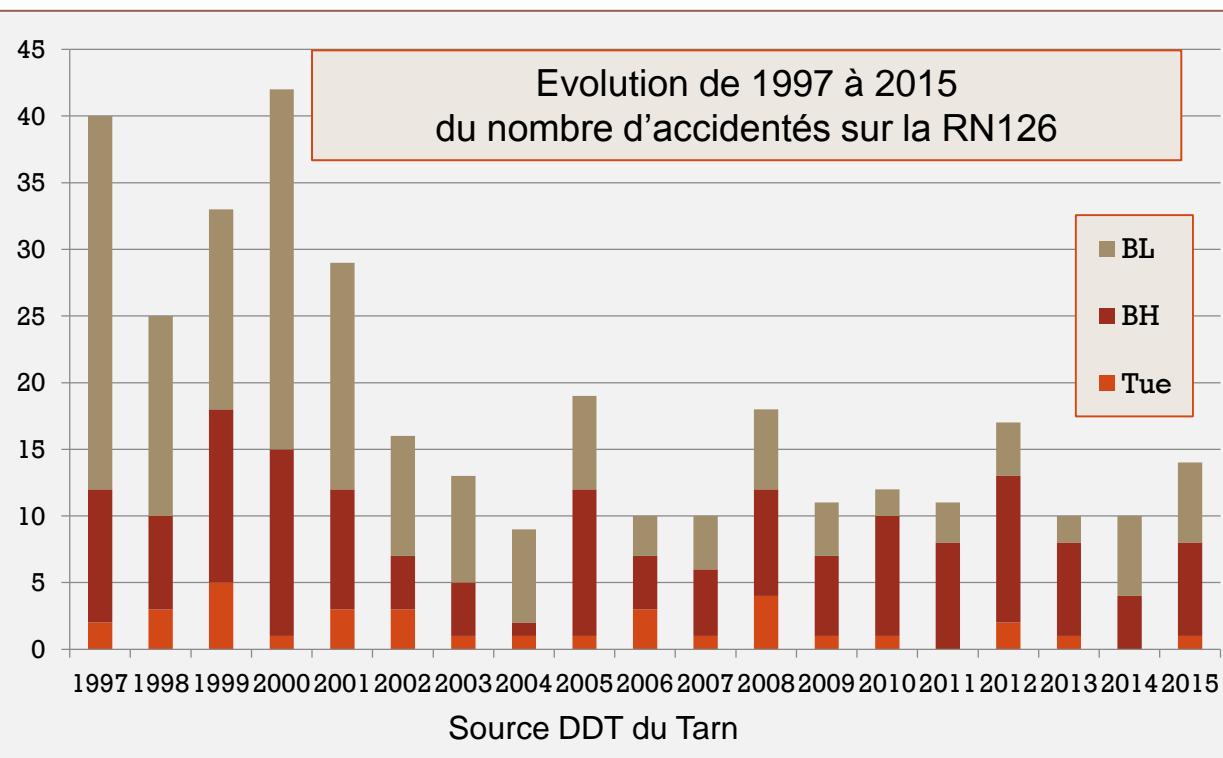
Cliquer sur le lien :

[DR7-DP-RN126-NT-100104-ETUDE ACCIDENTOLOGIE TARN](#)

Note sur l'accidentologie entre 2007-2016.

Cliquer sur le lien :

En cours de préparation



PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

La RN126 de Castres à Verfeil a été découpée en 7 tronçons selon la nature des problématiques rencontrées.

La carte du découpage en tronçons. Cliquer sur le lien : [CARTE REPERAGE des TRONCONS](#)

PLAN DE REPERAGE DES TRONCONS
ET DES AMENAGEMENTS

Echelle : 1/135000

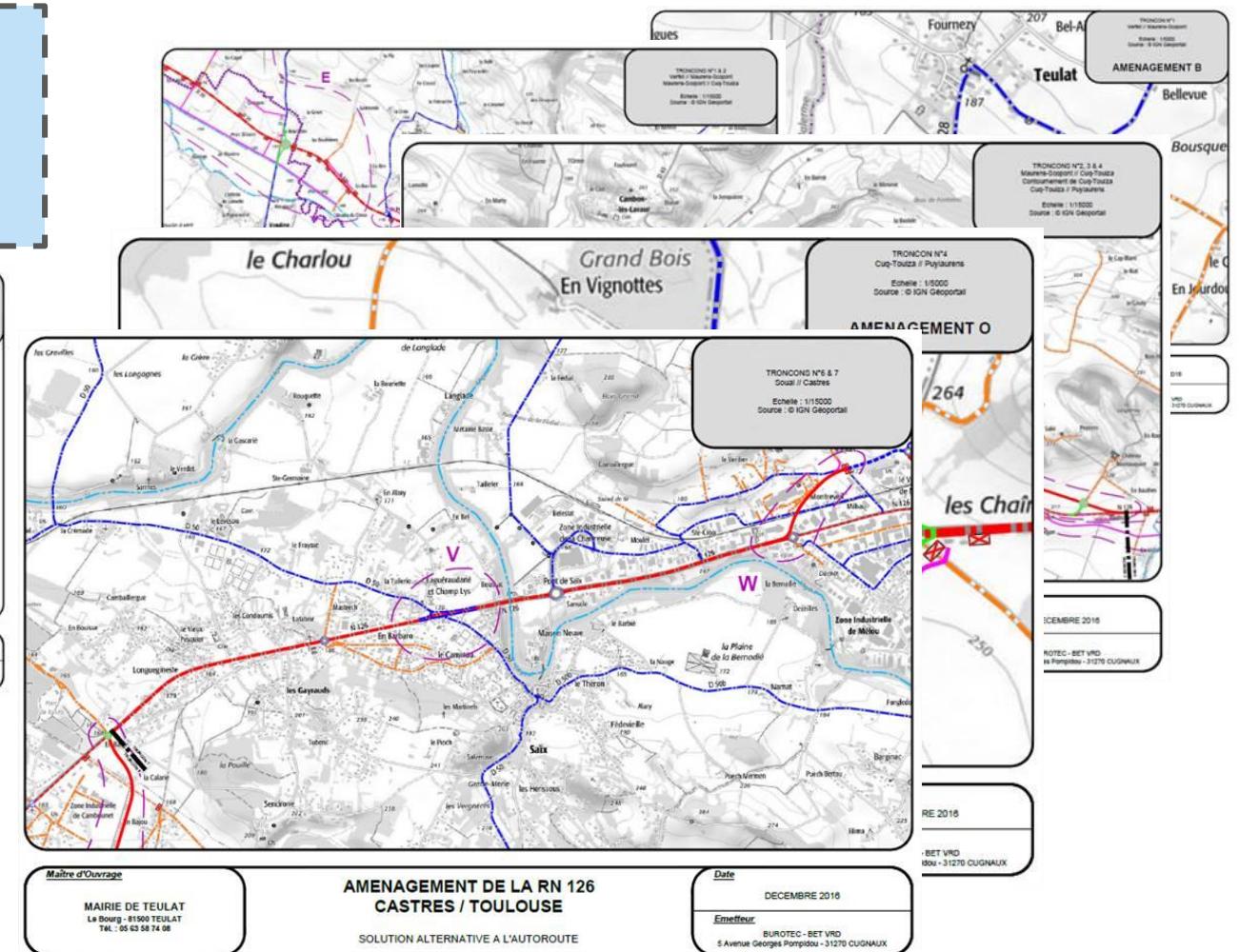
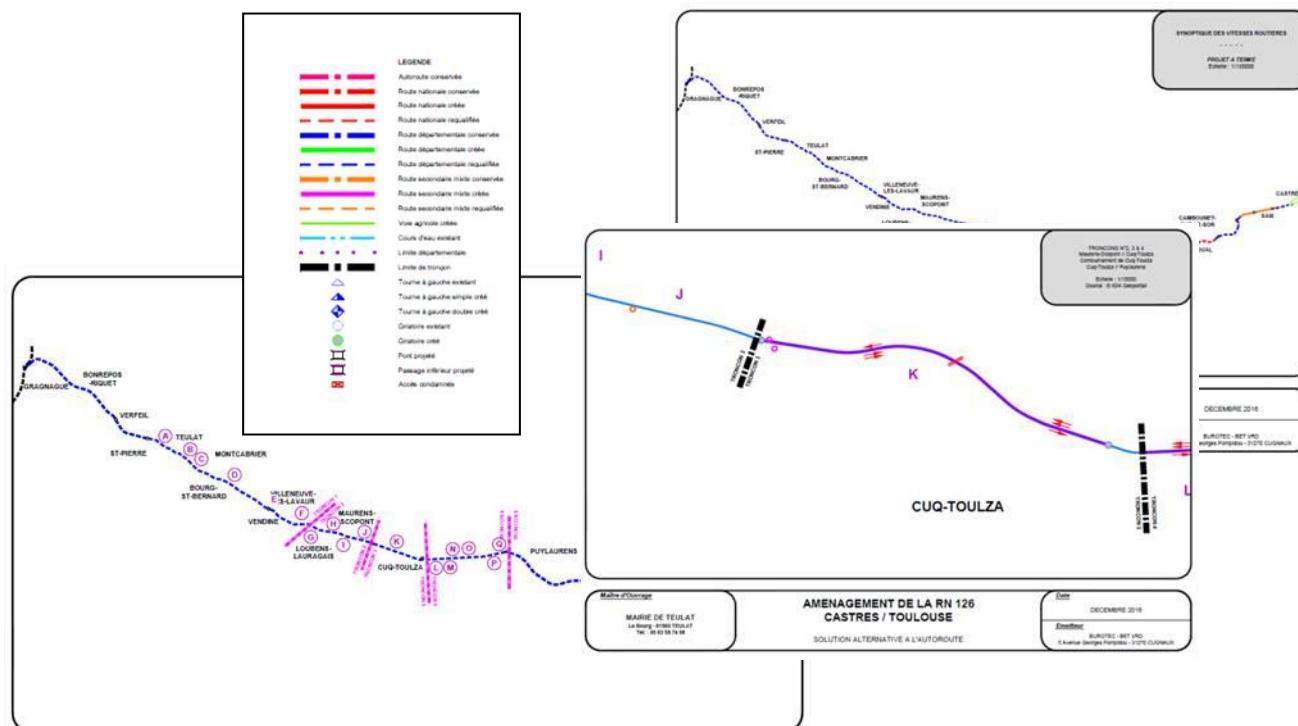


PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Le carnet des aménagements fournit pour chacun des 7 tronçons les solutions d'aménagement de chaque carrefour et des accès privés et parcelles agricoles qui feront l'objet d'un rabattement vers le réseau secondaire. On trouve également une **carte des limitations de vitesses** sur l'itinéraire avant et après aménagement, et une **carte pour les sens de circulation** sur les secteurs à 3 voies. Les aménagements de type murs antibruit, glissières de sécurité ne sont pas représentés sur les cartes mais sont comptabilisés dans le coût de l'ASP-RN126.

Pour accéder aux cartes cliquer sur le lien :

- [CARNET des AMENAGEMENTS par TRONCON](#)
- [SENS de CIRCULATION](#)
- [LIMITATIONS de VITESSE](#)



NOTA : Le travail transcrit dans le présent rapport s'arrête au stade d'une Pré-étude. Dans le cas de futures études plus approfondies, des recherches d'optimisations d'aménagements seront à mener notamment sur la gestion des délaissés autour des échangeurs et des voies de rabattement.

PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Le rapport complet propose également une **synthèse par tronçon** des caractéristiques de chaque aménagement (commune, visuel, description, coût) et une **note calculée sur 6 critères** pour pouvoir classer par priorité de réalisation tous les aménagements des tronçons 1 à 6 entre Verfeil et Soual. Les aménagements sur le tronçon 7 (Feux de Saïx et contournement ZAC MELOU) sont considérés prioritaires. Cette **notation** pour hiérarchiser les aménagements permet d'établir un **planning de réalisation** par priorité.

Exemples de synthèse par tronçon

Tronçon 1 – entre Verfeil et Villeneuve-les-Javault										
CODE	COMMUNE	VISUEL	DESCRIPTIONS & COÛTS	1 Sécurité	2 Gain de temps	3 Cadre de vie	4 foncier	5 réalisation	6 coût	Ordre de priorité
Entre A680 et A	VERFEIL	CREATION d'une TROISIEME VOIE 	Création d'une voie supplémentaire pour offrir des zones de dépassement (en alternance). COÛT ESTIMATIF : 5.300.000,00 €	100%	100%	100%	100%	100%	100%	3
A	VERFEIL		Recorrespondement de voies secondaires pour centralisation entrées et sorties sur la RD20 depuis un giratoire existant. Suppression d'accès direct sur RD20. COÛT ESTIMATIF : 5.600.000,00 €	100%	100%	100%	100%	100%	100%	2
B	TEULAT		Dévolement de la RN126 pour mise en sécurité lotissement et création d'un passage supérieur au-dessus de la RN126 sur la RD28. COÛT ESTIMATIF : 7.700.000,00 €	100%	100%	100%	100%	100%	100%	2
Entre B et C	TEULAT	CREATION d'une TROISIEME VOIE 	Création d'une voie supplémentaire pour offrir une zone de dépassement. COÛT ESTIMATIF : 2.400.000,00 €	100%	100%	100%	100%	100%	100%	1
C	TEULAT & MONTCABRIER		Aménagement de tourne à gauche et tourne à droite avec voies d'accélération et de décélération. COÛT ESTIMATIF : 2.900.000 €	100%	100%	100%	100%	100%	100%	2

Les critères et les coefficients de pondération : la note sur 100 de chaque aménagement est la somme des notes pondérées sur chaque critère. Les notes sont calculées sur 10.

Les 6 critères de notation	Coef.
1 Sécurité routière	30
2 Fiabilité des temps de trajet	12,5
3 Préservation des habitations	7,5
4 Préservation du foncier	5
5 Coût	25
6 Complexité de réalisation	20

Niveau très performant	
Niveau performant	
Niveau satisfaisant	
Niveau faible	
Niveau insuffisant	

Une gamme chromatique basée sur les notes permet de visualiser les performances sur chaque critère.

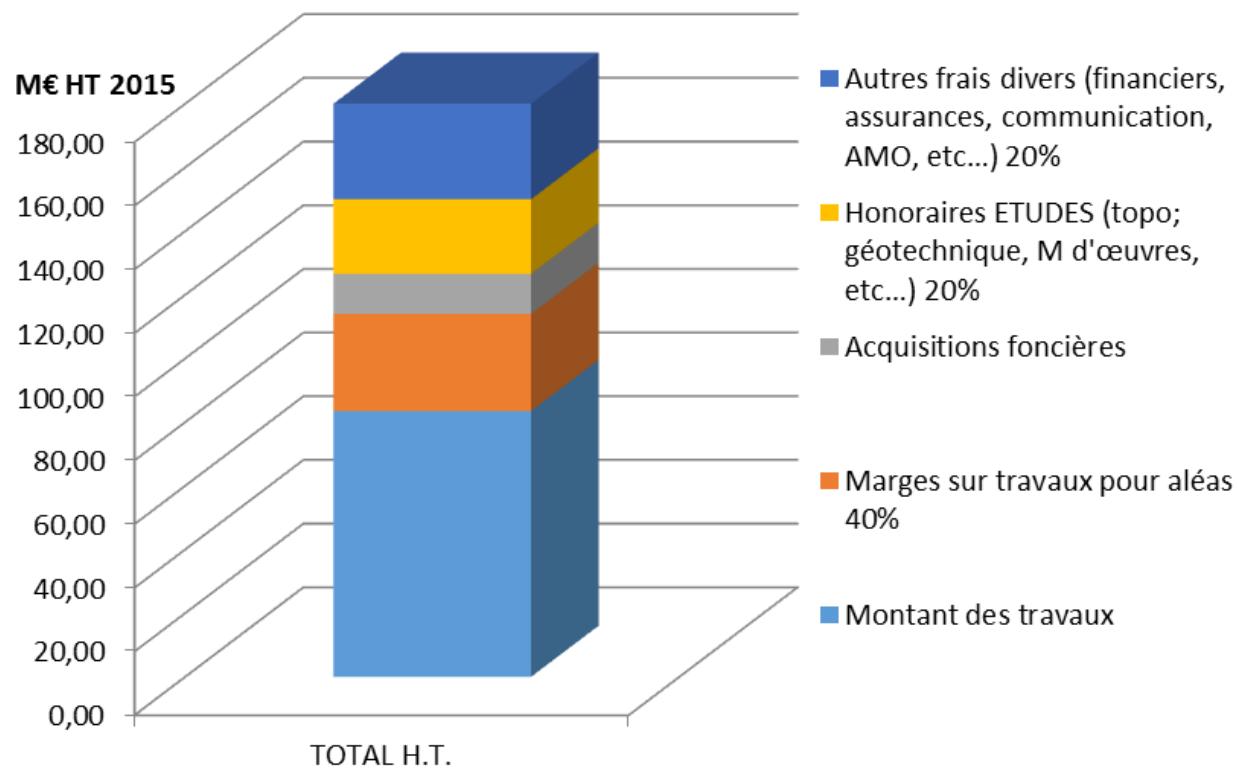
PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

Le coût des aménagements est de **179 M€ HT** 2015 comprenant :

- le coût des travaux,
- les acquisitions foncières
- **une marge pour aléas de 40%** sur les travaux,
- les **honoraires d'études correspondant à 20%** des travaux + aléas
- les **frais divers** (assurances, frais financiers, etc.) **correspondant à 20%** des travaux+aléas+honoraires

***Remarque** : Les frais d'études et divers à 20% sur l'ASP-RN126 sont confortables. A titre de comparaison, sur le projet d'autoroute ils sont fixés respectivement à 4,3% et 11% du coût des travaux et aucune marge pour aléas.*



- **Estimation basse 160 M€ HT**
marge pour aléas : **25%**
- **Estimation sans marge 140 M€ HT**

Code	Désignation	Montant des travaux	Honoraires 20,00%
Exl - A	VOIE SUPPLEMENTAIRE SUR RN	4 445 000,00	889 000,00
A	AMENAGEMENT	3 348 000,00	670 000,00
B	AMENAGEMENT	5 077 000,00	1 015 000,00
B-C	VOIE SUPPLEMENTAIRE SUR RN	2 038 000,00	408 000,00
C	AMENAGEMENT	1 670 000,00	334 000,00
D	AMENAGEMENT	554 000,00	111 000,00
D-E	VOIE SUPPLEMENTAIRE SUR RN	3 426 000,00	685 000,00
E	AMENAGEMENT	2 569 000,00	514 000,00
F	AMENAGEMENT	833 000,00	167 000,00

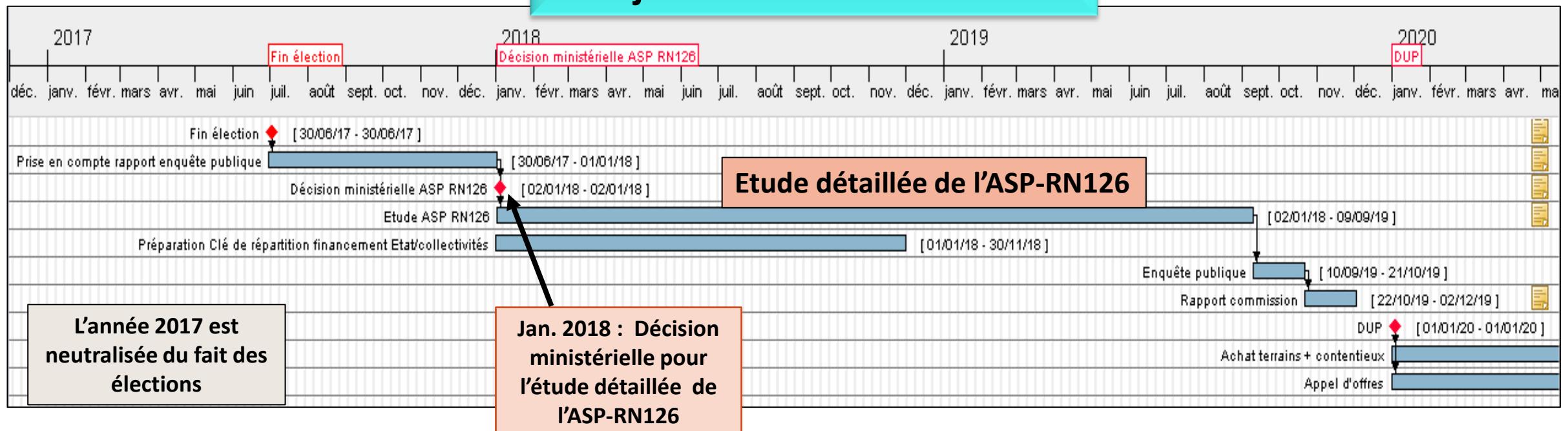
PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

2024 : ACHEVEMENT complet de l'ASP-RN126 en 3 tranches

Une marge de 12 mois peut être prise pour prendre en compte des aléas planning ce qui porterait l'achèvement complet à fin 2024.

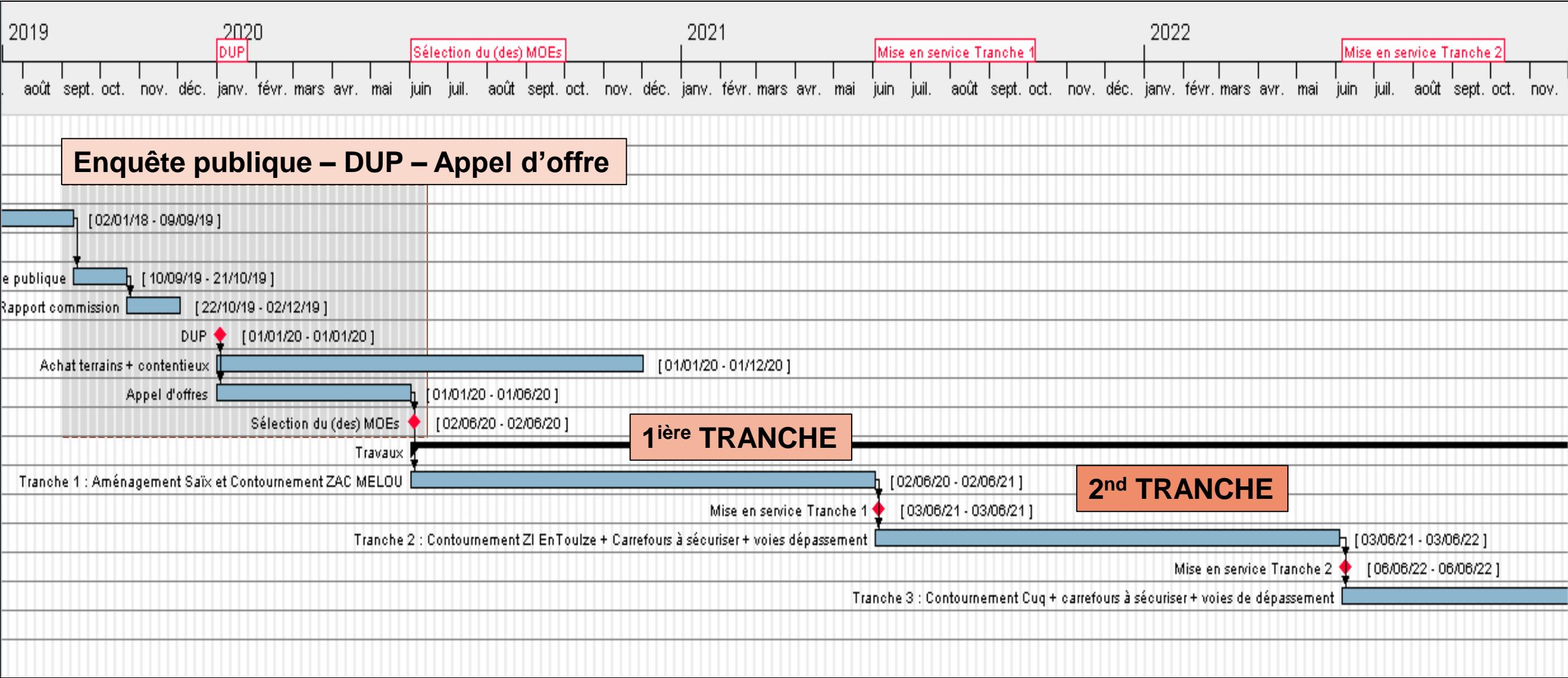
1. Janvier 2018 : décision ministérielle pour lancer l'étude détaillée de l'ASP-RN126
2. Septembre 2019 : fin de l'étude détaillée, enquête publique
3. Janvier 2020 : DUP sur l'ASP-RN126
4. Février 2020 : Appel d'offre et acquisitions foncières
5. Juin 2020 à Juin 2021 : 1^{ère} tranche de travaux : Feux SAIX, ZAC MELOU, sécurisation + 3ème voie de dépassement
6. Juin 2021 à Juin 2022 : 2nd tranche de travaux : En TOULZE, sécurisation + 3ème voie de dépassement.
7. Juin 2022 à janvier 2024 : 3^{ème} tranche de travaux : Cuq Toulza, sécurisation + 3ème voie de dépassement.
8. Janvier 2024 à janvier 2025 : Marge pour aléas.

De janvier 2017 à avril 2020



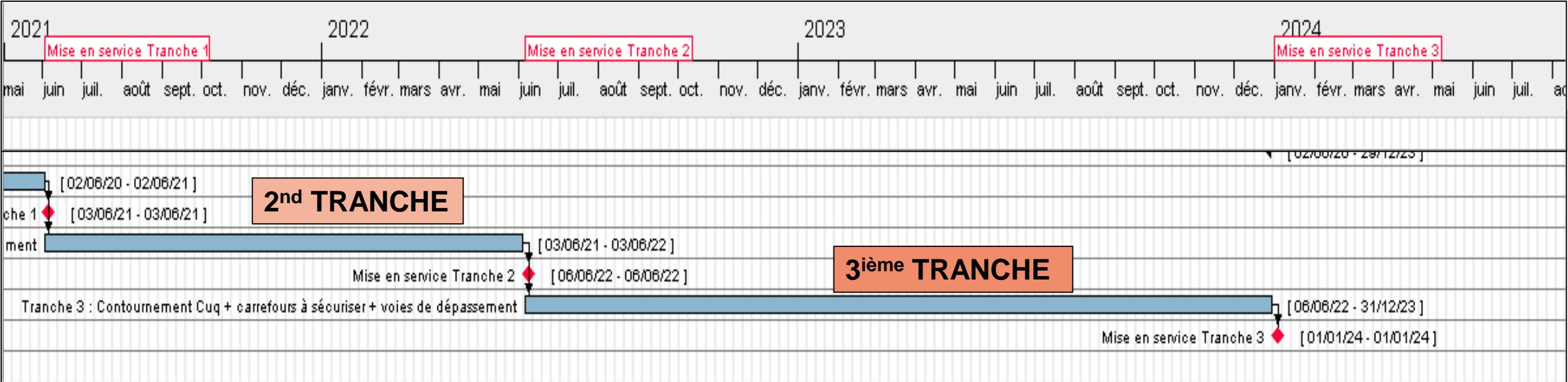
PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

De août 2019 à novembre 2022



PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

De mai 2021 à janvier 2024



PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

Le tableau comparatif entre ASP-RN126 et autoroute montre que l'autoroute nécessite un investissement pour les collectivités 75% plus important que l'ASP-RN126. En effet la part de l'Etat ne dépassera pas 77,5 M€ HT₂₀₁₅⁽¹⁾. Les rétrocessions des déviations de Soual et Puylaurens représentent un apport en nature au concessionnaire de plus de 55 M€ HT₂₀₁₅.

FINANCEURS	COUT FINANCES PUBLIQUES		
	ASP RN126	SUB. EQUILIBRE AUTOROUTE	Surcoût AUTOROUTE /ASP
Total des fonds publics à financer sur Castres - Verfeil Pour l'ASP-RN126 : Estimation médiane	160 M€ HT ₂₀₁₅	220 M€ HT ₂₀₁₅	+ 37,5 %
État	77,5	77,5 ⁽¹⁾	0%
Conseil régional Occitanie	42,5	71,5	+70 %
Conseil départemental Haute-Garonne	20	35,5	+75 %
Conseil départemental Tarn	20	35,5	+75 %
RETROCESSION Déviations	Reste dans le domaine public	55 M€ HT ₂₀₁₅	

(1) La décision ministérielle de 2014 fixe la participation maximale de l'Etat à 90 M€ HT₂₀₂₀ soit 77,5 M€ HT₂₀₁₅

PARTIE 3 : ESTIMATION - COMPARAISON

Le tableau comparatif montre que l'ASP-RN126 est plus performant que l'autoroute, sur les critères socio-économiques. Le gain de temps CASTRES - A68 par l'autoroute par rapport à l'ASP-RN126 est faible et inférieur à 10 mn. L'autoroute dégrade le cadre de vie de Puylaurens et Soual avec le report du trafic local au centre village du fait des rétrocessions des déviations. L'autoroute n'améliore pas la sécurité sur la RN126 contrairement à l'ASP-RN126 (voir PAGE 14). L'ASP-RN126 améliore le cadre de vie des riverains grâce aux murs antibruit et ne détruit aucun bâti.

CRITERES de COMPARAISON	BILAN SOCIO-ECONOMIQUE	
	ASP RN126	AUTOROUTE
EMPRISE SUR FONCIER AGRICOLE	94 ha max.	316 ha / 474 ha + 137 ha en phase réalisation
ANNEE DE MISE EN SERVICE	2024	2024
CADRE de VIE SOUAL PUYLAURENS	MAINTENU	DEGRADE
CADRE de VIE des RIVERAINS RN126	+++	+
SECURITE CONFORT RN126	+++	-
ACCESSIBILITE	15 pts d'entrée	4 pts d'entrée
PEAGE	0 €	15 € A/R
TEMPS de TRAJET Rocade Castres – Entrée A68	43 mn ⁽¹⁾	35 mn ⁽²⁾ et 52 mn à 56 mn pour l'itinéraire de substitution ⁽³⁾

- ❑ (1) Vitesse moyenne = 85km/h sur 61 km tenant compte des giratoires, des vitesses maximales de chaque section (70, 90, 110 km/h)
- ❑ (2) Vitesse moyenne = 110 km/h sur 63 km. Le profil de la section Castres-Soual de l'autoroute est plus longue de 2 km que l'itinéraire de l'ASP-RN126. Il faut ajouter le temps total de passage à deux péages (Castres et Verfeil) situé entre 1 mn et 2 mn : on le fixe à 1mn.
- ❑ (3) L'itinéraire de substitution est la RN126, mais sans les déviations de SOUAL et PUYLAURENS. Les usagers qui n'emprunteront pas l'autoroute devront repasser par les centres de SOUAL et PUYLAURENS ce qui rallonge leur temps de trajet de 6 à 10 mn voire plus selon les heures et jours de déplacement par rapport à la situation d'aujourd'hui. Données simulées par Google maps.

ZOOM sur les aménagements

PARTIE 2 : LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Comment lire les cartes et les symboles.

Pour accéder aux cartes cliquer sur le lien :

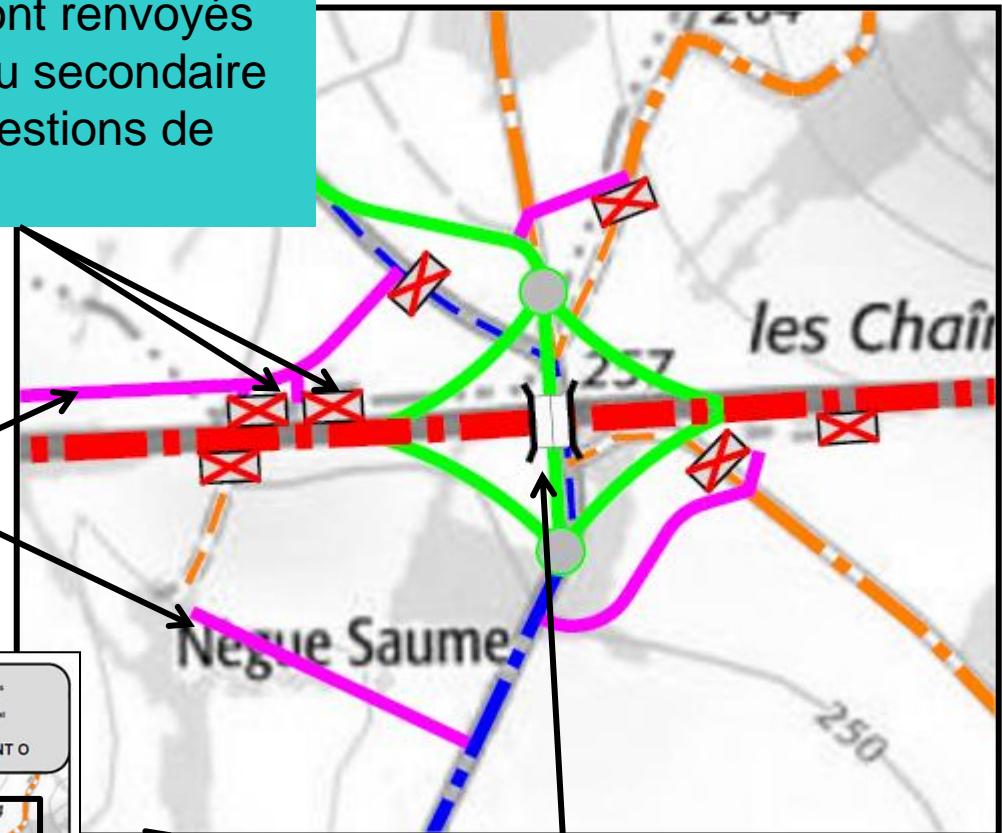
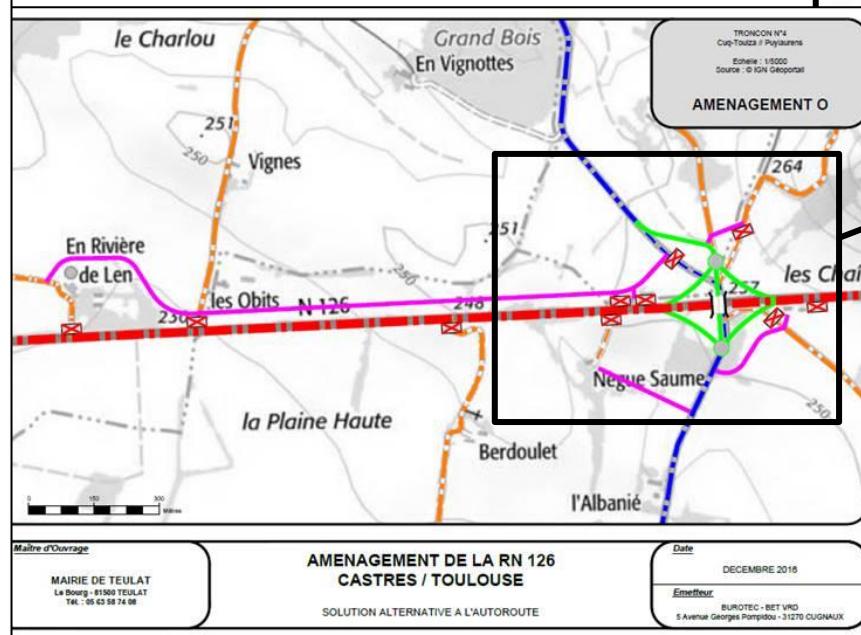
- [CARNET des AMENAGEMENTS par TRONCON](#)
- [SENS de CIRCULATION](#)
- [LIMITATIONS de VITESSE](#)

Les accès privés ou de parcelles agricoles sur la RN126 sont renvoyés sur le réseau secondaire pour des questions de sécurité

Des voies de rabattement sur le réseau secondaire sont créées.

Chaque carrefour est traité par un aménagement adapté selon son importance et le trafic sur le réseau secondaire. Ici c'est un échangeur (passage surélevé)

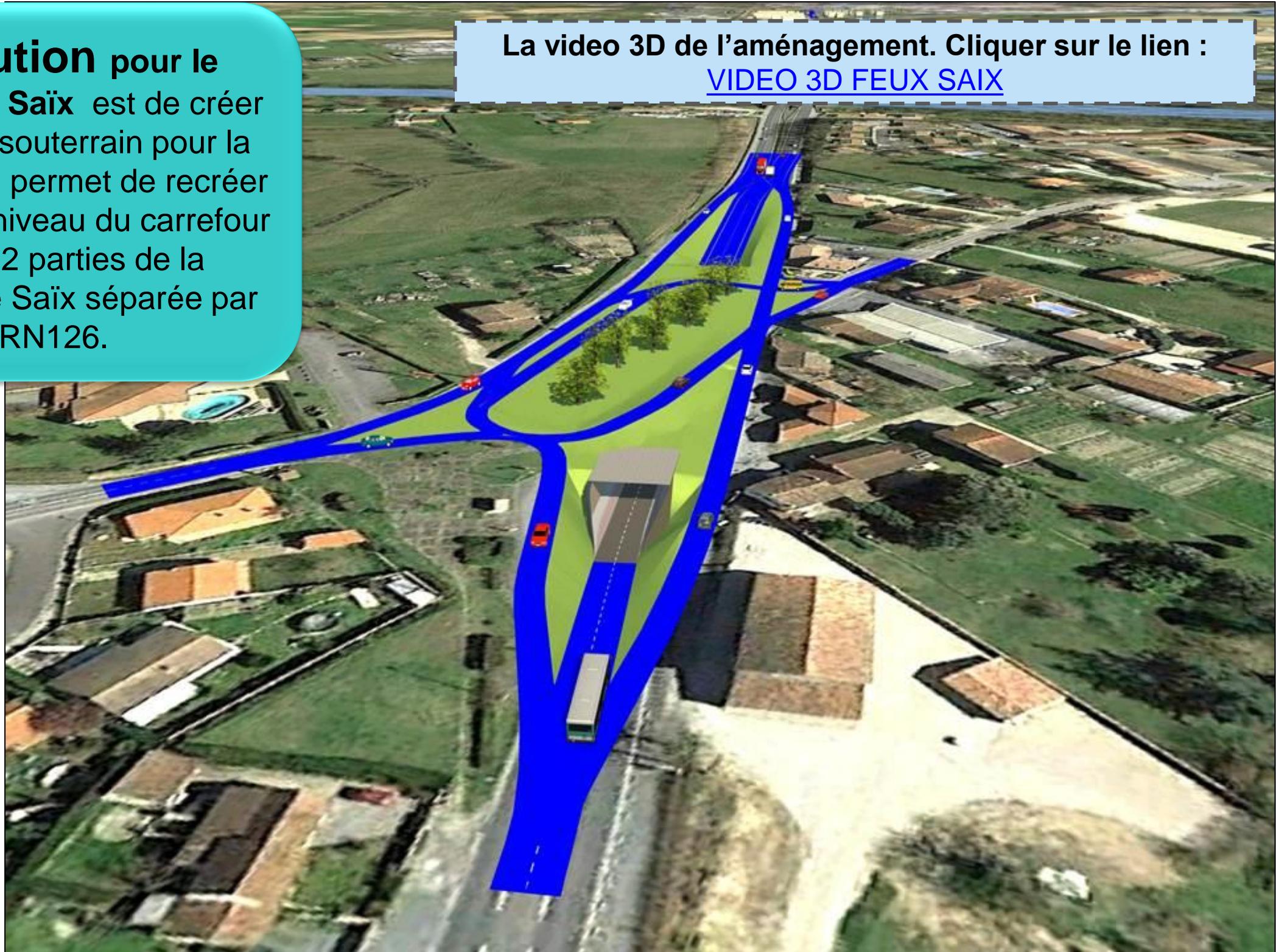
LEGENDE	
	Autoroute conservée
	Route nationale conservée
	Route nationale créée
	Route nationale requalifiée
	Route départementale conservée
	Route départementale créée
	Route départementale requalifiée
	Route secondaire mixte conservée
	Route secondaire mixte créée
	Route secondaire mixte requalifiée
	Voie agricole créée
	Cours d'eau existant
	Limite départementale
	Limite de tronçon
	Tourne à gauche existant
	Tourne à gauche simple créé
	Tourne à gauche double créé
	Giratoire existant
	Giratoire créé
	Pont projeté
	Passage inférieur projeté
	Accès condamnés



AMENAGEMENT POUR LE CARREFOUR A FEUX DE SAIX

La solution pour le carrefour de Saix est de créer un passage souterrain pour la RN126 ce qui permet de recréer une unité au niveau du carrefour entre les 2 parties de la commune de Saix séparée par la RN126.

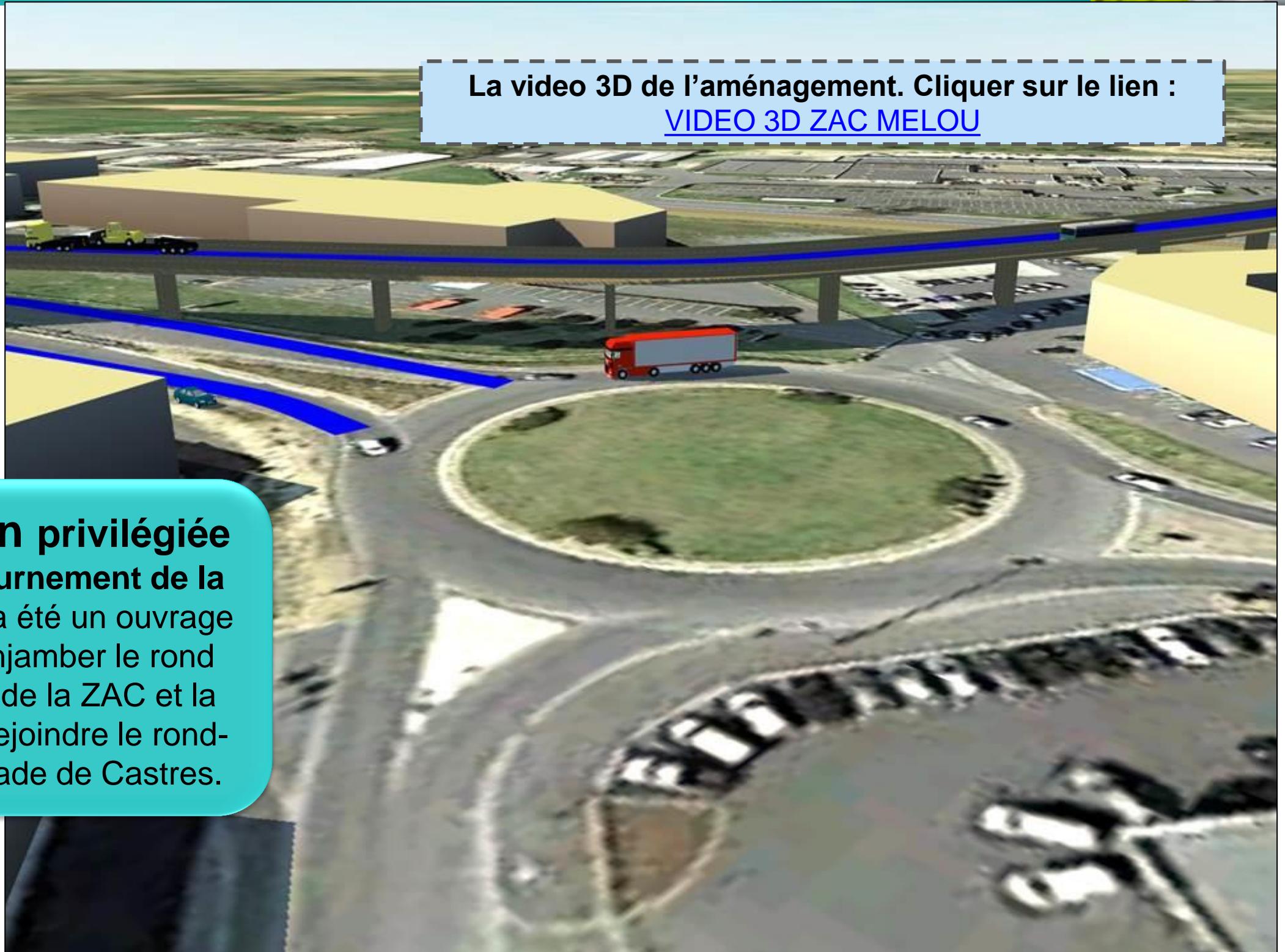
La video 3D de l'aménagement. Cliquer sur le lien : [VIDEO 3D FEUX SAIX](#)



AMENAGEMENT POUR LA ZAC MELOU

La video 3D de l'aménagement. Cliquer sur le lien :
[VIDEO 3D ZAC MELOU](#)

La solution privilégiée pour le contournement de la ZAC MELOU a été un ouvrage aérien pour enjamber le rond point d'entrée de la ZAC et la voie ferrée et rejoindre le rond-point de la rocade de Castres.



MISE EN VALEUR D'OUVRAGES AERIENS



Les ouvrages d'art aériens peuvent être conçus de façon esthétique pour donner une signalétique forte à une zone d'activité, un territoire.

La réalisation de cet ouvrage d'art devrait aussi s'accompagner d'une **mise en valeur de la zone d'activité.**

