



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 64

Question écrite n° 69324

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle tout particulièrement l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réalisation d'un véritable itinéraire autoroutier de piémont tout le long de la partie française de la chaîne des Pyrénées. L'Espagne a réalisé depuis bien des années un tel itinéraire qui longe toute la partie sud de la chaîne et permet ainsi de relier les principales villes des provinces basques (Saint-Sébastien, Vitoria, Pampelune et Bilbao) à la métropole barcelonaise, via Saragosse. Du côté français, la situation est loin d'être aussi satisfaisante. En effet, l'autoroute A 64 « la Pyrénéenne » ne relie, elle, que Bayonne à Toulouse, laissant ainsi totalement de côté l'Ariège, le sud de l'Aude et les Pyrénées-Orientales. Or tout l'intérêt initial du tracé de cette autoroute était qu'il puisse relier de bout en bout Bayonne à Perpignan, tout en desservant les principales agglomérations et bassins de vie du piémont pyrénéen (Orthez, Pau, Tarbes-Lourdes, Saint-Gaudens, Saint-Girons, Foix-Pamiers, Lavelanet, Quillan-Limoux). Depuis des années, les élus pyrénéens et entrepreneurs locaux réclament avec insistance la réalisation d'un tel itinéraire qui permettrait de faciliter considérablement les flux routiers déjà très denses entre les façades atlantique et méditerranéenne des Pyrénées françaises (et ainsi d'améliorer une desserte routière particulièrement difficile à l'heure actuelle entre départements historiquement, culturellement et économiquement très liés et interdépendants), et d'ouvrir et de faciliter les échanges touristiques (accès plus rapides aux sites touristiques et stations de ski) et économiques (en termes de gains de temps, voire de coûts pour les entreprises locales) avec l'Espagne et la Principauté d'Andorre. C'est pour cette raison qu'elle lui demande si le Gouvernement entend oeuvrer activement afin que soit rajouté au plus vite au schéma directeur autoroutier national et que soit réalisé dans des délais raisonnables (en mode concédé ou public) le tronçon d'A 64 entre Lestelle-Barrière et Perpignan qui fait actuellement si cruellement défaut.

Texte de la réponse

Les projets de schémas de services collectifs de transport, instaurés par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 26 juin 1999, ont été approuvés par le Gouvernement, lors du comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire du 9 juillet 2001. Dès leur approbation par décret, prévue pour le début de 2002, ils se substitueront aux schémas directeurs d'infrastructures. La politique des transports que le Gouvernement a formalisée dans les schémas de services collectifs de transport est fondée à la fois sur un rééquilibrage intermodal de l'offre de transport et sur une régulation de la demande de transport. Le rééquilibrage de l'offre de transport se traduit par deux priorités : l'une accordée au fret ferroviaire et aux transports alternatifs à la route, avec un objectif de doublement du fret ferroviaire à l'horizon de dix ans, et l'autre aux transports collectifs en milieu urbain et périurbain. Les autoroutes A 64 et A 61 offrent un itinéraire à haut niveau de service entre la conurbation basque, Toulouse et la façade méditerranéenne, reliant ainsi les franchissements autoroutiers situés aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne et ayant vocation à accueillir le trafic de transit. Le niveau de service de cette liaison est-ouest sera amélioré par l'aménagement d'une liaison directe entre les autoroutes A 64 et A 61 au droit de Toulouse (barreau d'Auterive), aménagement inscrit dans les projets de schémas de service de transport. Sur la partie centrale de cet axe, un certain nombre d'itinéraires

nord-sud à vocation locale ou interrégionale viennent se brancher, comme les routes nationales 20, 125 et 134, assurant le maillage du territoire et les échanges de proximité avec l'Espagne. Par ailleurs, l'ouverture prochaine de l'autoroute A 66 donnera un meilleur débouché vers l'A64 et Toulouse, puis Foix et Pamiers. Ce réseau présente ainsi une forte similitude avec le réseau routier espagnol en piémont de la chaîne pyrénéenne. A l'horizon des schémas de services collectifs de transport, la desserte est-ouest des Pyrénées paraît donc déjà très largement assurée par ce réseau, et ajouter une autoroute Lestelle-Barrière - Perpignan neuve ne présenterait pas, à cette échéance, un intérêt qui compenserait les inconvénients environnementaux dans cette zone sensible des pré-Pyrénées. Par ailleurs, compte tenu de la réforme du système autoroutier et de l'abandon du système de l'adossé dû à l'évolution de la législation communautaire, la faiblesse des trafics prévisibles rendait extrêmement délicate toute réalisation sous forme concédée, qui se traduirait de toute évidence par de très importantes subventions publiques. Dans l'immédiat la liaison Lestelle-Barrière - Perpignan, qui est aujourd'hui assurée par la route départementale 117, pourra être rendue plus sûre et confortable par des aménagements progressifs.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (3^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69324

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 novembre 2001, page 6700

Réponse publiée le : 4 février 2002, page 581