



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 1741

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle tout particulièrement l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet de raccord autoroutier projeté entre l'A 64 et l'A 61, surnommé barreau d'Auterive. En effet, cet aménagement inscrit dans les schémas de service et de transport ne permettra pas de désenclaver de façon satisfaisante le piémont pyrénéen ariégeois. Par ailleurs, le barreau d'Auterive, trop proche de la conurbation toulousaine, risque fortement de devenir très rapidement une « super rocade sud » pour cette dernière, vouée très rapidement à l'asphyxie sans qu'il y ait un quelconque bénéfice sur le plan du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la partie sud de la région Midi-Pyrénées. Le meilleur tracé, profitable à tous, nullement perturbateur pour l'environnement car contournant les zones naturelles sensibles et aisément réalisable sur le plan technique, est celui reliant Lestelle-Saint-Martory (A 64) à Carcassonne (A 61), via Saint-Girons, La Bastide-de-Sérou/Cadarcet, Varilhes/Pamiers, Mirepoix et Fanjeaux. Il permettrait de contourner très largement Toulouse tout en desservant dans de meilleures conditions les principales agglomérations du piémont pyrénéen ariégeois, la principauté d'Andorre et l'Espagne. Il est donc désormais et enfin indispensable que le Gouvernement modifie en conséquence les schémas de services collectifs de transports, instaurés par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 26 juin 1999, tout en veillant bien à dégager un financement pluriannuel dans le but de financer ce tracé sur la base du principe de la solidarité nationale envers les régions les moins favorisées et les plus isolées. A ce sujet, les élus et responsables économiques pyrénéens réclament sans relâche depuis des années un tel itinéraire. Or Paris s'entête sans raison valable à faire la sourde oreille, mais n'oublie ni n'hésite cependant pas à déverser depuis des décennies et encore jusqu'à nos jours des sommes astronomiques sur le nord et le grand-ouest (la Normandie et la Bretagne tout particulièrement) afin d'y réaliser dans des délais raisonnables des itinéraires autoroutiers, gratuits de surcroît. Face à ces différences de traitement, il est donc désormais temps que l'Etat prenne enfin la pleine mesure de l'exaspération qui prévaut au pied des Pyrénées, et procède rapidement à un véritable rééquilibrage sur le territoire national de ses investissements autoroutiers. De ce fait, et compte tenu qu'il ne peut y avoir deux poids, deux mesures au sein de la République, elle lui demande de lui indiquer si le Gouvernement compte enfin reconsidérer totalement ce dossier dans le sens d'une liaison Lestelle-Saint-Martory-Carcassonne financée par l'Etat et gratuite à terme pour l'utilisateur.

Texte de la réponse

Les schémas de services collectifs de transport prévoient effectivement l'aménagement d'une liaison directe entre les autoroutes A 64 et A 61 au droit de Toulouse. Dans le cadre des réflexions menées sur l'opportunité d'une telle infrastructure, deux solutions sont envisagées : un barreau autoroutier proche de l'agglomération toulousaine ou une autoroute en piémont pyrénéen. En ce qui concerne le barreau proche de l'agglomération toulousaine, deux options sont possibles avec un éloignement plus ou moins grand de l'agglomération. L'objectif de ces options est d'éviter, au trafic de transit, le passage par cette agglomération, tout en raccourcissant la distance parcourue. Si une variante trop proche de l'agglomération présenterait l'inconvénient de créer une

pression sur le développement de l'urbanisation, une variante plus en retrait n'induirait pas de modifications majeures de l'espace et amènerait une meilleure rentabilité financière et socio-économique. Quant à l'autoroute en piémont pyrénéen, celle-ci relierait, pour sa part, Lestelle-de-Saint-Martory à l'A 61, à l'est de Carcassonne. Son rôle serait orienté vers la desserte du territoire pour relier les villes principales de l'Ariège, outre le rôle de barreau entre l'A 64 et l'A 61. Les flux qui seraient intéressés par une liaison située en piémont reliant Lestelle-de-Saint-Martory à l'A 61 représentent un volume de trafic peu élevé, qui ne peuvent pas fonder l'intérêt socio-économique de la réalisation d'une autoroute, d'autant plus que, d'un point de vue technique, les contraintes topographiques importantes du tracé conduisent à des passages en viaducs et en tunnels dans des sites où la géotechnique et l'hydrogéologie rendent le passage difficile et coûteux. Or une réalisation sous une forme autre qu'autoroutière ne sera pas suffisamment attractive pour le trafic de transit et amènerait encore moins de trafic. La fonction de transit ne peut donc être remplie par un itinéraire passant en piémont des Pyrénées. S'agissant des villes de Saint-Girons, La Bastide-de-Sérou, Cadarcet, Varilhes, Pamiers, Mirepoix et Fanjeaux, on peut constater que celles-ci sont desservies par les routes départementales 117 et 119 et la route nationale 20. En effet, leurs dessertes s'inscrivent dans une logique régionale plutôt que nationale. Il est possible d'envisager une amélioration par l'aménagement des RD 117 et 119, dans une logique de fonction locale que doit remplir cet itinéraire.

Données clés

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

Circonscription : Hautes-Pyrénées (2^e circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1741

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 19 août 2002, page 2872

Réponse publiée le : 30 décembre 2002, page 5262