

Rapport au Conseil Général

Référence : 103

Date C.G. 12 DEC. 2008

Direction Générale des Services

Rubrique	Titre
ADMINISTRATION GENERALE	TRAVERSEE PYRENEENNE PAR LIAISON ROUTIERE TOULOUSE - PUIGCERDA - BARCELONE
Résumé	
TRAVERSEE PYRENEENNE PAR LIAISON ROUTIERE TOULOUSE - PUIGCERDA - BARCELONE	
Imputations budgétaires	

Le franchissement des Pyrénées pour renforcer les liens entre l'Espagne et la France est aujourd'hui l'un des freins les plus importants à l'évolution des relations entre nos deux pays.

Le développement de l'Europe, la mondialisation avec ses conséquences obligent plus que jamais à prévoir des passages transpyrénéens ouvrant sur une Espagne moderne et dynamique.

Tous les scénarios sont étudiés : par mer, par air, par fer et par route. Chacune des solutions a ses avantages et ses limites. La seule vérité est que toutes doivent exister, s'améliorer et contribuer au développement des échanges des hommes, des marchandises, des cultures et des savoirs absolument indispensables à l'épanouissement de notre société.

Dans cet ordre d'idée se trouve une nouvelle fois posée la question de l'aménagement routier entre Toulouse et Barcelone par la Vallée de l'Ariège. Ce sillon favorable a été utilisé pour accueillir une route classée nationale (RN20) puis européenne (E9).

A de nombreuses reprises, l'intérêt de cet itinéraire routier a été affirmé par pratiquement tous les responsables politiques français ou espagnols. Certains d'entre eux ont joint les actes aux propos en lançant des opérations d'aménagement. Côté français avec la A66, la 2x2 voies Pamiers/Tarascon sur Ariège, la déviation des Cabannes, les tunnels de Foix et du Puymorens, le créneau de l'Hospitalet.

Côté espagnol, l'itinéraire est à présent aménagé en voie rapide jusqu'à Berga et devrait l'être rapidement jusqu'au tunnel de Cadi. Il restera alors moins d'une dizaine de kilomètres jusqu'à la frontière franco-espagnole.

En France, à présent, il reste 57 km d'une route très accidentogène à aménager en Ariège et 16 ,5 km dans le département des Pyrénées-Orientales.

Le moment semble donc choisi pour poser la question de l'accélération de l'aménagement de cet itinéraire d'intérêt européen.

1/ Le développement des échanges est un impératif régional

Même s'il n'est pas le seul moyen, le transport des personnes et des marchandises demeure au centre des flux et des échanges qui se multiplient avec l'évolution de nos sociétés.

Or, le transport est l'objet aujourd'hui de nombreuses critiques car considéré comme responsable d'une part croissante des émissions de gaz à effet de serre. La France, en ratifiant les accords de Kyoto, s'est engagée à limiter les émissions, ce qui impose une contribution importante du secteur des transports. Les débats engagés à l'occasion du Grenelle de l'Environnement ont traduit cette préoccupation majeure.

A défaut de pouvoir, dans des délais rapides, modifier structurellement les véhicules et leurs modes de propulsions, même si des progrès très significatifs sont déjà enregistrés, la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre conduit à encourager le développement des modes alternatifs à la route.

Cependant, et quelle que soit l'hypothèse retenue pour un exercice prospectif, la route reste le mode dominant à long terme. L'amélioration du réseau routier ne doit donc pas être écartée par principe idéologique lorsqu'elle offre l'opportunité, outre de permettre le rapprochement entre deux états européens, de limiter les émissions néfastes.

Dans le cadre des demandes de transport entre Toulouse et Barcelone, le passage par la vallée de l'Ariège permet de réduire le trajet d'une heure et de 100 km. Il doit également permettre de fluidifier la circulation au Perthus, dont la situation actuelle avec de nombreuses périodes de saturation aggrave les émissions de gaz, et de faciliter l'accès à la Principauté d'Andorre.

Condamner l'aménagement de la E9 sur ce seul argument de la lutte contre les pollutions liées aux transports serait une erreur évidente à l'encontre du but recherché par tous. Ceci d'autant plus que le développement de la Région Midi-Pyrénées, particulièrement enclavée à l'échelle européenne et mondiale, a au contraire besoin d'infrastructures de transports. Or précisément, le seul scénario de progrès possible pour notre région allant dans le sens d'un développement global et équilibré est de renforcer son positionnement international. Dans cet objectif, le territoire doit :

- s'organiser pour développer les coopérations entre collectivités et rechercher un équilibre spatial,
- mettre en place une politique de gestion de l'habitat, des espaces et des déplacements,
- se donner les moyens de financer des équipements et des services de haut niveau,
- développer le potentiel scientifique et technique.

Ce scénario est manifestement le seul à pouvoir assurer la création la plus importante de valeur ajoutée et de richesse économique, tout en garantissant la cohésion, la solidarité et l'équilibre régional.

Sa réalisation dépend d'un certain nombre de conditions internes et externes au territoire, au premier rang desquelles la mise en place d'un niveau d'équipement et d'infrastructures de transports qui permettant d'insérer notre région dans les grands réseaux nationaux et européens.

Dans ce cadre, les documents prospectifs élaborés par l'Etat évoquent plusieurs axes d'actions prioritaires :

- Insérer la région dans le réseau à grande vitesse européenne (LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne)
- Créer un nouvel axe ferroviaire transpyrénéen à grande capacité,
- Soutenir l'offre aérienne, notamment en améliorant la desserte de l'aéroport de Blagnac,
- Développer de grands itinéraires routiers interrégionaux (RN88, RN20, RN125)

Ces axes s'inscrivent dans les nouvelles orientations nationales issues du Grenelle de l'Environnement qui prévoient de limiter la construction de nouvelles infrastructures routières au traitement des problèmes de sécurité routière, de congestion du trafic ou d'intérêt local.

2/ Une priorité reconnue au plus haut niveau des états français et espagnol

A l'occasion du dernier sommet Franco-Espagnol des chefs d'Etat, du 10 janvier 2008, nos deux pays ont décidé de développer les infrastructures de transport communes ainsi que les services offerts sur les réseaux existants afin de répondre à la croissance des flux transpyrénéens tant d'échange que de transit.

Dans leurs conclusions conjointes, M. Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire pour la France, et Mme Magdalena ALVAREZ ARZA, Ministre du Développement pour l'Espagne, ont souligné que, dans le domaine des transports, le plan stratégique d'infrastructures et de transports 2005-2020 espagnol et le Grenelle de l'Environnement réalisé en France, poursuivaient des objectifs analogues. Dans les deux démarches, est posé comme objectif fondamental de donner une impulsion aux modes de transports les plus durables.

Sont en particulier évoquées les liaisons ferroviaires, avec comme objectif à moyen terme de tripler le volume actuel des marchandises transportées par fer pour atteindre 10% du trafic terrestre, et les liaisons maritimes avec une priorité donnée à la façade atlantique.

Les deux ministres concluent à la nécessité évidente de poursuivre également le développement des liaisons routières pour améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'ensemble des liaisons entre les deux pays, notamment les axes :

- Pau – Somport – Saragosse
- Toulouse – Lérída
- et Toulouse – Barcelone

3/ Une priorité reconnue mais qui n'est pas traduite dans les faits côté français

Le Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006 comportait un volet routier pour un montant total d'opérations évalué lors de la signature à 966 M€. La part de l'Etat s'élevait à 376 M€, à parité avec la Région Midi-Pyrénées.

L'aménagement de la RN20 était inscrit dans le Contrat pour un montant de 63 M€ avec quatre opérations majeures :

- Achèvement de la déviation de Foix (3,8 M€)
- Déviation de Sinsat (12,1 M€)
- Déviation d'Ax les Thermes (35 M€)
- Déviation de Tarascon (études et acquisitions foncières 12,1 M€)

Ce programme initial a été revu à deux reprises à la hausse. L'engagement total a été porté à 984 M€ même si la part de l'Etat de 376 M€ n'a pas été modifiée.

Pour l'Ariège, l'évolution a été négative avec un total des travaux revu à la baisse (56,4 M€ au lieu de 63 M€).

Le dernier avenant actait l'augmentation du coût des travaux de la déviation de Foix (5,3 M€) et de la déviation d'Ax Les Thermes (40,7 M€) et regroupait les opérations des déviations de Sinsat et Tarascon en ne leur accordant que le minimum nécessaire (10,2 M€) pour lancer études et acquisitions foncières.

En 2006, la réévaluation des travaux fixait à 30,5 M€ la réalisation de la déviation de Sinsat et à 56,7 M€ celle de Tarascon. En ajoutant le coût prévu pour celle d'Ax les Thermes (40,7 M€), l'ensemble de ces aménagements de déviation représente 127,9 M€.

L'engagement initial de l'Etat dans le CPER 2000-2006 portait sur un volume d'engagement annuel de crédits de paiement de l'ordre de 62 M€ sur le volet routier régional. Sa participation réelle a été de 45 M€ en moyenne en 2000, 2001 et 2002, puis de 28 M€ en moyenne en 2003, 2004 et 2005.

Au total, l'Etat a engagé 220 M€ sur les 376 M€ prévus, soit 58,5% d'exécution. Alors que sa participation sur l'ensemble du contrat a été de 67,9%. Le volet routier enregistre un très mauvais taux d'exécution de la part de l'Etat.

Rapporté aux projets ariégeois d'aménagement de la RN20, le rythme d'affectation des crédits de paiement proportionnellement doit se situer entre 3,5 M€ et 3 M€ par an en 2000, 2001 et 2002, ramené entre 2,5 M€ et 2 M€ par an en 2003, 2004 et 2005.

Il est aisé de calculer le temps nécessaire pour voir la réalisation de ces trois déviations (entre 40 et 60 ans). Sans parler de l'actuelle décision de l'Etat qui exclut du CPER 2007-2013 le volet routier et qui a refusé de conclure un avenant d'une durée de deux années supplémentaires au CPER 2000-2006 proposé par la Région Midi-Pyrénées afin d'avancer le plus avant possible les projets routiers en retard.

Nous sommes donc très éloignés de l'objectif affiché par l'Etat d'un parti d'aménagement pour la RN20 en route express à 2x2 voies entre Pamiers et Ax les Thermes, puis en route ordinaire à deux voies avec des créneaux de dépassement, en privilégiant les déviations d'agglomérations entre Ax les Thermes et le tunnel du Puymorens.

Dès lors, se trouve posée la nécessité d'envisager un mode de financement différent, c'est-à-dire la réalisation sous forme d'un contrat de partenariat public-privé ou sous la forme d'une délégation de service public.

4/ Externaliser la réalisation d'une voie rapide sécurisée Tarascon sur Ariège / Puigcerda : une solution à étudier dans le cadre d'une démarche citoyenne

L'externalisation de cet aménagement pose d'évidents problèmes supplémentaires. Outre ceux qui seraient induits par un aménagement public réalisé directement par l'Etat (emprises foncières, protection de l'environnement, utilité sociale et économique) s'ajoutent ceux inhérents à la « concession » ou au « PPP » (péage, validité du réseau public parallèle, fonctionnement, gestion de la 2x2 voies Tarascon/Ariège-Puigcerda).

Il ne saurait donc être question, à ce stade du projet, qui en est juste à sa première phase d'expression, de se prononcer favorablement alors qu'existent de multiples inconnues.

Comme il ne saurait être question non plus de refuser d'étudier ce projet pour tout ce qui vient d'être dit, il semble légitime d'adopter une démarche à la fois constructive et citoyenne.

La première véritable difficulté réside dans la recherche d'une solution d'aménagement techniquement compatible. Une solution qui permette d'atténuer les inévitables conflits d'usage des terrains nécessaires, d'apporter des réponses à l'insécurité du réseau actuel, qui pose clairement le parti des aménagements annexes (économique, touristique...), qui prévoient les moyens d'une insertion paysagère et environnementale harmonieuse de cet axe.

Cette solution pour exister sera nécessairement l'œuvre de tous les acteurs du territoire et passe par la mise en place d'une démarche citoyenne responsable, transparente et solidaire.

5/ Cette démarche citoyenne doit accompagner le projet, l'enrichir et le valider

Comme il a déjà été dit, il ne s'agit pas à ce stade d'acter ou de refuser un aménagement précis. Il est uniquement question d'envisager l'externalisation d'un projet et de s'associer étroitement à sa mise en œuvre et à son suivi.

A la suite du sommet Franco-espagnol du 10 janvier dernier, la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées a reçu pour mission de réaliser une première étude sur la faisabilité du projet. L'Etat connaît bien, pour l'avoir déjà étudié, le tronçon Tarascon s/Ariège-Ax Les Thermes et moins la suite du tracé.

Cette étude doit conduire une première analyse sur la faisabilité technique, l'impact environnemental, le mode de financement.

Si l'étude est positive et favorable à une externalisation, un complément sera alors engagé sur l'aspect plus précis de la rentabilité en envisageant les recettes prévues par l'exploitation et la nécessité d'un financement complémentaire public.

Si cette deuxième étape est franchie, et le mode de financement prévisionnel retenu comme acceptable, un autre complément d'étude sera engagé sur la base de l'esquisse technique proposée afin d'analyser sa compatibilité avec les principes posés lors du Grenelle de l'Environnement.

Ce n'est qu'à partir de là que le projet de voie rapide pourra être mis au programme des infrastructures nationales prioritaires qui permet de déclencher toute la procédure de consultation publique (débat public, enquêtes publiques...).

6/ Cette démarche citoyenne doit se traduire concrètement

L'aménagement de cette portion de RN20 en voie rapide sécurisée dans des délais rapides par une procédure d'externalisation ne peut être envisagé sans l'adhésion du territoire. C'est un principe fondamental.

Mais d'autres postulats, également impératifs peuvent être d'ores et déjà posés afin de renseigner et d'orienter les différentes études et enquêtes prévues :

- la gratuité du tronçon en 2x2 voies Tarascon s/Ariège – Pamiers dans l'hypothèse où il serait inclus dans une procédure de concession,

- l'étude d'aménagement global doit prendre en compte la voie dont l'aménagement est externalisé et la voie publique parallèle,

- le parti d'aménagement de la voie publique doit répondre de la meilleure façon possible aux impératifs de sécurité, de fluidité et de rapidité du trafic routier local et de proximité,

- la voie aménagée par concession » ou « PPP » doit constituer un véritable belvédère pour la vallée facilitant certes les échanges entre Toulouse et Barcelone, mais ouvrant aussi un panorama attractif pour ses usagers sur la vallée de l'Ariège.

A titre d'exemple, l'aménagement de la A66 est tout à fait remarquable sur l'aspect environnemental mais aurait sans doute gagné à être enrichi d'une aire d'accueil et de service à l'entrée du Département qui constituerait une remarquable vitrine.

Ces postulats étant posés, il convient également d'en assurer la mise en œuvre et le respect. Notre Assemblée y sera très attentive.

Pour tout ce qui précède, je vous propose que notre Assemblée :

- affirme l'impérative nécessité de développer les transports au niveau de notre Région Midi Pyrénées.

- prenne acte des engagements arrêtés lors du sommet franco espagnol du 10 janvier 2008 pour l'amélioration de la liaison routière Toulouse – Barcelone,

- constate que ces engagements, souvent réitérés au cours des dernières années (CPER 2000 – 2006), ont souffert du manque de moyens financiers mis en œuvre par l'Etat pour leurs réalisations,

- se déclare favorable à la recherche de modes de financement et de réalisation qui permettraient d'envisager la réalisation de cet aménagement et d'en accélérer le calendrier, y compris par une externalisation de l'action publique,

- demande à l'Etat d'engager les études dans ce sens,

- Pose le principe de mise en place d'une démarche citoyenne d'accompagnement et de suivi de ce projet,

- arrête le cadre de cette démarche citoyenne autour de quatre postulats clairement énoncés :

. gratuité du tronçon 2 x 2 voies Pamiers – Tarascon sur Ariège dans l'hypothèse d'une externalisation,

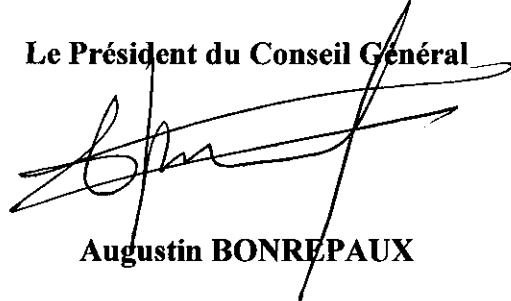
. réalisation d'une étude globale dans l'hypothèse de juxtaposition d'une voie publique et d'une voie à péage,

. étude d'une voie publique adaptée aux demandes de mobilité des riverains,

. faire de la voie concédée un véritable belvédère sur la vallée.

Je vous serais obligé de bien vouloir délibérer sur le présent rapport.

Le Président du Conseil Général



Augustin BONREPAUX