

Retranscription quasi In Extenso de l'émission radio en direct du 29 janvier 2009 sur radio Oxygène à Pamiers.

Autour de la table et aux micros :

-Jean-Claude Marfaing, (**JCM**), président de l'association « Stop Autoroute en Haute Ariège» .

-Le professeur Jean-Paul Laborie, (**JPL**), professeur des universités, professeur en aménagement et urbanisme.

-Robert Claraco, (**RC**), commissaire enquêteur, Directeur de bureau d'études, spécialiste des transports.

- Jean-Pierre Petitguillaume, (**JPP**), trésorier de l'association « Stop Autoroute Haute Ariège » et accessoirement animateur de ce débat radiophonique.

JPP : Après avoir rappelé que l'association n'est ni une association Ecologique (tout le monde peut y adhérer) ni une association de gens qui seraient systématiquement opposés au progrès, bien au contraire, nous sommes favorable à l'amélioration des conditions de circulation sur la Nationale 20. Nous pouvons constater un très grand silence autour de ce projet d'autoroute à péage : aucun tracé n'est défini, les partisans de cette autoroute évitant même de l'appeler ainsi (le plus souvent il est fait mention de voie rapide sécurisée) Alors, Professeur Laborie, n'y a-t-il pas eu dans cette histoire une grande précipitation de la part du Conseil général de l'Ariège ?

JPL : Merci de me donner la parole, je pense effectivement aujourd'hui que l'on parle de la construction d'une voie rapide sécurisée. Je dois dire que je ne sais pas trop ce que c'est. Si ça ressemble un peu à une autoroute ou si ça ne l'est pas, mais je pense que vous avez eu raison de dire notre étonnement devant la précipitation apportée à ce dossier. Je voudrai d'abord indiquer que je suis ici en tant qu'universitaire mais d'abord en tant que membre de l'association « Stop autoroute en Haute Ariège »

Mais je voudrai indiquer que je redoute en particulier, comme beaucoup de gens, ces effets nocifs au niveau local. Mais je suis ici aussi pour montrer mon expectative par rapport aux justifications d'un projet que je ne comprends pas, et qui a été monté, à mon sens, dans la précipitation. Je voudrai dire d'abord que dans cet acte de prospective qui devait définir le futur, les chemins du futur de l'Ariège 2004, nous étions toujours, quand nous lisons les travaux qui avaient été menés, sur l'aménagement de l'axe nationale 20 tel qu'il avait été prévu dans le cadre des contrats de plan. C'est-à-dire avec les déviations proposées.

JPP : Il y en a eu trois contrats de plan ?

JPL : Oui, et à chaque fois, les déviations ont été reprises dans les trois contrats, y compris dans le dernier contrat, avec des engagements de la région. On voit apparaître à nouveau le projet d'autoroute à propos d'un projet qui est aujourd'hui caduc et qui était le grand contournement de Toulouse où l'Ariège avait dit : « Ah, on est pour le grand contournement sud (de Toulouse NDRL) parce que cela va permettre d'aménager plus vite la nationale 20. Et puis, après la réunion Franco-Espagnole qui n'avait rien dit de nouveau, sinon qui avait rappelé qu'il fallait

continuer à aménager cet axe, Alors à ce moment là, on a eu dans l'année 2008 des phrases qui ont montré que l'on voulait aller très vite vers un projet autoroutier. Le président Bonrepaux avait déclaré que puisque les Pyrénées centrales ne voulaient pas d'une traversée centrale des Pyrénées, (qui est un tunnel ferroviaire), il avait déclaré donc à propos de l'autoroute : « s'ils ne veulent pas la faire, nous la ferons ». Ensuite, ça a été suivi par un déplacement à Albertville pour voir l'autoroute.....

JPP : Oui, c'est la fameuse vallée de la Maurienne.....

JPL : Oui, l'autoroute A43. Je me suis d'ailleurs très étonné qu'on aille voir cette autoroute. Il en a été ramené des conclusions qui comparent la **LARGE** vallée de la Maurienne avec l'étroite vallée de l'Ariège, ça m'a étonné. Mais surtout, ce qui n'a pas été dit, c'est que c'est une autoroute qui effectivement est très belle, mais aujourd'hui, il faut plus de 16 €uros pour aller de Albertville à l'entrée du Fréjus et que c'est surtout une autoroute qui avait été légitimée par les 2500 camions par jour qui l'empruntent pour la grande liaison à travers les Alpes, vers le piémont Italien. Et puis, on a eu la dessus, ce que j'appellerai des propos de thuriféraires (flatteurs, encenseurs NDRL) des gens qui sont venus dire : « le vent de la croissance vient du sud » alors qu'aujourd'hui c'est une bise qui nous arrive, ce n'est pas un vent très chaud....

JPP : Un petit bisou quoi ?

JPL : Voila. Alors que la croissance, au dernier recensement vient de Toulouse, et donc, je pense que certainement des Lobbys se sont mis en œuvre après les déclarations de la réunion Franco-Espagnole, mais avec des dossiers qui me paraissent très légers.

JPP : D'accord. Nous avons parlé de la précipitation, Robert Claraco, toi tu es expert en transport, on se connaît depuis longtemps, et tu es surtout spécialisé dans le domaine du ferroviaire. On peut se poser la question : projet précipité de la part du conseil général de l'Ariège, alors qu'il y a fort longtemps se menaient des idées de progrès en matière de transport par train. Est-ce que c'est toujours d'actualité ?

RC : **Merci** de m'avoir invité, je précise tout de suite que je ne suis pas membre de l'association, mais que je vais essayer d'apporter quelques éléments de réflexion en toute indépendance.

JPP : Tu as été, et ton père avant toi, transporteur routier, tu sais de quoi tu parles.

RC : Une partie de ma vie s'est déroulée dans le transport routier même si j'ai fait du transport combiné avec le chemin de fer. Et, d'autre part, j'ai œuvré en des temps plus lointains sur des relations transpyrénéennes à travers la création de l'association « Transpyrénéenne ».

Ce que je trouve et qui n'a pas beaucoup évolué à l'heure actuelle, c'est qu'il n'y a pas de cohérence entre les deux territoires voisins que sont d'une part l'Ariège et d'autre part la Cerdagne et la Catalogne, et qu'aujourd'hui, on met sur la table un grand projet d'autoroute

Toulouse-Barcelone par la vallée de l'Ariège alors qu'on n'est même pas informés et/ ou qu'on ne veut pas montrer qu'on n'est pas informés des développements d'aménagement du territoire qui se font en Catalogne et qui doivent être complètement complémentaires. Alors, tu m'avais posé une question en particulier sur le ferroviaire, le ferroviaire aujourd'hui est complètement sous exploité dans la vallée de l'Ariège alors il pourrait, grâce à son train électrique, soulager la route des trafics majoritaires qui transitent, c'est-à-dire le trafic de céréales, traité En particulier par l'entreprise « la Toulousaine de Céréales »
Aujourd'hui, on aurait une grosse économie d'énergie à le passer en ferroviaire, techniquement c'est faisable.

JPP : ça représenterait combien de camion en moins sur la route ?

RC : ça représenterait environ la moitié de ce qui se fait actuellement sur le Puymorens, c'est-à-dire entre 125 et 130 camions par jour.

JPP : oui, ce n'est pas rien.

RC : Je reprends ma casquette de transport routier, il faut tout de même préciser qu'on est sur un itinéraire de montagne. Cet itinéraire de montagne a des conséquences sur les entreprises du transport au niveau de leurs coûts, puisque qu'il existe des usures de freins et des surconsommations. Un camion consomme quand même au dessus d'Ax les thermes 1 litre de carburant au kilomètre, 100 litres au 100 kms à comparer des 28 litres au 100kms en plaine. Qu'on est dans une vallée en V, qu'elle subit le gel et la neige, avec des chauffeurs, certes professionnels, mais qui sont de moins en moins qualifiés et donc le risque, au prix où se situe le matériel pour les entreprises est à limiter. Le parcours par la côte est donc privilégié. De ce point de vue, il faut dire que les péages Toulouse-Barcelone via Narbonne, ou par la vallée de l'Ariège en incluant les deux tunnels, le Puymorens et le tunnel de Cadi sont déjà à peu près équivalents. C'est-à-dire que si on mettait une autoroute à péage supplémentaire, on serait plus cher que de l'autre côté. Il faut savoir aussi que le marché est tellement tendu, que les transporteurs de céréales Espagnols, à vide, empruntent beaucoup la route du col de Puymorens en bonne saison, et par contre, quand il neige, ils sécurisent leurs parcours en passant ailleurs. Il faut dire aussi que dès qu'on sort du tunnel de Cadi vers la catalogne, on débouche sur des pentes à plus de 10% et que là ce n'est évidemment pas un train qui est sur des rails.....

JPP : Oui, c'est risqué. Tu disais tout à, l'heure, que c'était carrément la roulette Russe.

RC : Les chauffeurs sont des professionnels, bien sûr, mais ils n'ont pas la même qualification et la même expérience qu'avaient nos chauffeurs d'il y a 20 ou 25 ans. Donc, dans ces conditions, un camion, on le maîtrise comme on peut en descendant. Et ce profil montagneux, on ne pourrait évidemment pas le changer, même si on construisait une autoroute.

JPP : On a parlé de silence à propos de ces opérations, c'est quand même assez curieux. C'est un projet quasiment Pharaonique, et c'est le plus grand silence. Des tracés ne sont pas évoqués. En fait finalement, les Ariègeois ne sont pas au courant.

Jean-Claude Marfaing, tu es président de l'association « stop Autoroute Haute Ariège » tu habites toi-même sur la région de les Cabannes, à Verdun précisément. Et à propos de silence, que se passe-t-il de nouveau sur le secteur ? Il y a une déviation de Les Cabannes qui s'est créée déjà depuis quelques années.

JCM : Oui, c'est une déviation du village de « Les Cabannes », mais qui s'est effectuée sur le territoire de la commune de Verdun et qui a occasionné pas mal de contraintes auditives pour les habitants de ce village.

JPP : Oui, mais enfin, vous avez quand même bénéficié de la promesse de la construction d'un mûr antibruit....

JCM : Oui, promis oui, c'est le mot, sauf qu'il n'a jamais été réalisé. Je me sens conforté dans l'idée que la décision unilatérale proposée par les élus locaux de mettre en place une autoroute n'est vraiment pas la solution adaptée et nous, nous en restons au schéma qui était prévu et devait être financé dans le cadre du contrat de plan 2001/2006, à savoir la déviation de Tarascon sur Ariège, Ussat, Sinsat, avec la possibilité de voir éventuellement ce qu'il est possible de faire en amont de Les Cabannes de manière à pouvoir réunir Pamiers et Ax les thermes dans les meilleures conditions possibles et, après, une fois ces aménagements réalisés, il y aurait lieu de procéder à d'autres études pour ce qu'il conviendrait de faire en amont d'Ax les thermes, et de voir ce qui pourrait être fait pour les villages de Mérens et de l'Hospitalet.

Nous, nous en restons là et nous ne voulons pas d'une grande saignée dans la vallée de la Haute Ariège, pour faire un défilé pour une noria de camions qui n'entraînerait que des nuisances pour les Ariègeois et n'apporterait rien sur le plan économique.

JPP : Abordons les aspects économiques de ce projet d'autoroute. On ne fait pas une autoroute pour le plaisir, y a-t-il des justifications économiques à un tel projet ? Existe-t-il des trafics attendus ? Professeur Laborie ?

JPL : Oui, comme je le disais tout à l'heure, la précipitation, on voit bien qu'elle vient d'une idée qui a jailli et qui est un peu facile, qui est de dire : « aujourd'hui on a du mal à faire avancer l'aménagement de cette voie, parce que les financements ne sont pas là, et en particulier les financements de l'état ». Donc, on passe..., On fait comme si ces financements de l'état, inscrits dans les divers plans successifs avec ceux de la région n'arriveraient plus, ne seraient plus disponibles, et on dit : « puisque qu'il n'y a pas d'argent, il faut aller le chercher là où il est, c'est-à-dire on fait, mais avec le péage »

JPP : C'est un manque de courage ?

JPL : Non, c'est une solution parmi d'autres qui a été envisagée, et je voudrai m'expliquer la dessus peut-être en deux temps : Elle repose sur une double méprise :

La première méprise, c'est celle qui a déjà été abordée par Robert Claraco, qui est celle d'une projection des trafics qui ne paraît pas conforme à ce qui est observé. Et la deuxième méprise, qui me paraît plus grave. C'est celle qui dirait : « le décollage économique, ou la croissance économique de cette zone dépend de la

construction d'une autoroute. Et celle là, j'insisterai beaucoup, parce que l'on connaît aujourd'hui les effets de l'autoroute parfaitement.

Alors, la première méprise serait effectivement de croire que le trafic pourrait supporter un péage. Or aujourd'hui, il faut être clair, on a 20 000 véhicules jours en moyenne jusqu'à l'arrivée de l'A66 à Pamiers ; avec un trafic de 8 000 sur l'autoroute, et 12 000 véhicules sur la Nationale 20. Ensuite ce trafic tombe assez vite pour être autour de 14 000 véhicules sur Tarascon, ce qui est conséquent ; 10 000 sur Ax les thermes, et 7 000 au-delà. Et cela en partant d'un trafic qui n'est pas régulier, je le rappelle, il ne s'agit là que de moyennes.

On sait très bien que ce trafic est essentiellement un trafic de week-end et un trafic de vacances. En dehors de ces périodes, les moyennes s'effondrent. Je le rappelle parce que tout à l'heure, il faudra m'expliquer comment sur un trafic de « dimanche » on va faire de la croissance économique ?

JPP : Oui, alors, finalement, à vous écouter on imaginerait presque que l'autoroute dans ces conditions ne sert à rien.

JPL : D'autre part, si vous êtes sur un trafic disons de 8 000 véhicules. Vous allez avoir en report de trafic sur la nationale. Vous allez avoir beaucoup de gens, Robert Claraco me démentira s'il le faut, mais on peut considérer que 50% de ces véhicules ne prendront pas l'autoroute et resteront sur la nationale. Donc vous tombez à 4 000 véhicules. Et si vous avez un péage un peu élevé, vous allez tomber, par exemple les camions de céréales dont nous parlions tout à l'heure ne prendront pas l'autoroute car ils ne peuvent pas supporter cette charge de péage. Sur la base de ces chiffres là, ce n'est pas crédible de vouloir faire une autoroute sur des trafics dont on sait qu'ils n'augmentent pas. Je l'avais déjà dit dans un article de presse : Il y a eu une inspection générale de l'équipement qui a montré qu'il n'y avait pas à attendre d'augmentation de trafic sur cet axe.

JPP : Robert Claraco, sur cette question, n'assistons nous pas à des effets de mode qui consistent à bouleverser les façons de transporter les marchandises ? Par voies fluviales et surtout maritimes par exemple ?

RC : Aujourd'hui, en effet, la configuration du commerce est à la mondialisation et les ports reprennent la place qu'ils avaient dans l'antiquité et le maritime reprend le dessus. Alors cet effet est particulièrement intéressant sur les relations transpyrénéennes puisque le trafic a évolué jusqu'à 100 millions de tonnes en échanges terrestres, mais pendant les cinq ou six dernières années, on est passé de 5/6 millions de tonnes à 100 millions de tonnes (équivalence) en échanges maritimes. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, face à un blocage lié à la topographie des Pyrénées, La plupart des industriels ont privilégié le contournement maritime. Alors, c'est aujourd'hui structurellement organisé et ça refroidi un peu cette bouillotte Transpyrénéenne. Tout le monde voyait une explosion de trafic exponentielle sur les 20 ans à venir et elle n'aura pas lieu. Et ensuite, il faut voir une chose très intéressante, c'est que socialement les trafics ont changé. Il y avait un différentiel social entre l'Espagne et l'Europe : On prenait du vieux papier à Rouen pour le recycler à Saragosse le coût de la main d'œuvre étant moins cher. On remontait ensuite ce même papier à Orléans. Aujourd'hui ce trafic a déjà totalement disparu. Ensuite l'Espagne s'est équipée pour se placer au niveau Européen. Des trafics lourds d'équipements ont transité vers l'Espagne. Ces trafics ont disparu.

JPP : Puisqu'il en est ainsi, parlons donc du trafic sur la Haute Ariège. Professeur Laborie, nous en étions à la question de savoir si un trafic autoroutier était indispensable sur notre vallée, et apparemment ce n'est pas utile du tout, je me trompe ?

JPL : Je vous ai répondu tout à l'heure que le trafic était trop faible pour, à mon sens justifier une autoroute à péage, bien sûr, mais on pourrait me répondre : « oui, mais et dans 20 ans ? »

Que nous indiquent les prospectives pour dans 20 ans ? Elles laissent augurer de trafics au bord de la méditerranée. Je rappelle que la région que nous habitons n'est pas une région de transit. Toulouse est une ville où on arrive et d'où l'on part, mais il n'y a pas de transit. C'est ce qui a fait capoter le projet de grand contournement à péage de Toulouse.

JPP : Professeur, excusez moi de vous couper, mais j'ai un peu l'impression que du côté de Toulouse, on aimerait bien se débarrasser d'un certain nombre de nuisances sur l'Ariège.

Le contournement de Toulouse par le sud, le projet d'aéroport sur Saverdun. C'est une impression ?

JPL : Je ne crois pas. Si on regarde les derniers recensements, on voit très bien que l'A66 et la N20 profitent énormément à la basse Ariège. J'y reviendrai au niveau des aspects économiques, c'est ce que l'on appelle les effets de desserrement. Par contre, il n'y a pas aujourd'hui de transits qui pourraient passer par là, et même dans les années à venir, Toulouse n'est pas une ville qui génère les transits. Ce n'est pas Lyon, ce n'est pas Bordeaux.....

JPP : Transits, on pourrait peut-être préciser ce que cela signifie ?

JPL : C'est-à-dire des camions qui passent. Qui emprunteraient la rocade de Toulouse pour aller vers les Pyrénées. C'est très très faible. Le nombre de camions passant par Toulouse et allant rejoindre les Pyrénées par la Méditerranée ou le pays Basque par l'atlantique est très très faible. Vraiment, c'est une anomalie de la capitale Toulousaine, ce n'est pas une région de transports lourds, et ce n'est pas une région de transit, c'est comme ça !.....

JPP : Et ça, ça ne peut pas se décréter ?

JPL : D'ailleurs quand la nationale 20 a été ouverte entre Brive et Toulouse, tout le monde pensait, même les constructeurs de l'A66, je ne veux pas être plus précis, tout le monde pensait que l'ouverture de l'autoroute Brive-Toulouse qui rendait plus facile un Toulouse-Paris allait profiter à l'A66. Eh bien, depuis le temps que cette autoroute a été ouverte, il n'y a eu aucune augmentation de trafic, et en particulier le trafic poids lourds pour traverser les Pyrénées.

Ça c'est le premier point. Maintenant, puisqu'on nous dit qu'il y aura 1 heure 30 à 1 heure 45 de moins pour aller à Barcelone, on nous dit : « il y a du trafic qui va passer par là »

Or, et ça c'est totalement disponible, c'est quelque chose qui est très connu dans la région, on a des documents auprès des directions de l'équipement qui nous donnent

les chiffres : Le trafic, il passe par la Méditerranée, par le Perthus et est généré par les régions qui sont sur la Méditerranée. C'est-à-dire par la Catalogne et la région de Valence. Et ce trafic va un peu dans la vallée du Rhône, et surtout dans les régions de l'Europe. Donc, penser qu'on va faire gagner 1 heure 30 à 1 heure 45 à ce trafic, Non, puisqu'il repartira vers là bas. Et sur l'Atlantique, c'est pareil, le trafic il passe par l'Atlantique. Il est contraint. C'est un trafic qui se fait entre la France et l'Europe, le Pays Basque et le Portugal. La région de Madrid ressemble beaucoup à Toulouse, mais en plus grand. Elle ne génère pas de trafic non plus, c'est comme Toulouse. Donc, on ne voit pas en terme de prospective comment on pourrait faire passer un trafic supplémentaire même capté sur d'autres secteurs.

JPP : Et ça même sur dix ou vingt ans ?

JPL : Certainement que l'autoroute augmenterait du trafic. Je rappelle aussi qu'une autoroute augmenterait aussi le délestage sur la nationale en certains points. Parce que lorsqu'on instaure un péage, on provoque aussi l'augmentation du trafic sur la nationale.

JPP : C'est un aspect que nous avons déjà abordé la semaine dernière, on pariait sur le fait que les gens qui obtiendraient la concession de l'autoroute, seraient intéressés également par une jonction avec les équipements déjà réalisés entre Toulouse et la frontière pour réaliser un péage tout le long. Cela supposerait que tous les ouvrages, en particulier les deux fois deux voies déjà réalisés sur la nationale 20 seraient absorbés par l'autoroute et qu'il faudrait à nouveau emprunter les anciens tracés de la nationale 20 pour y échapper. Je me trompe ?

JPL : Houla, vous touchez là un problème très compliqué. Il est très difficile, et heureusement dans ce pays, qu'une déviation qui a été financée soit par l'état, soit par le conseil général, soit par le conseil régional, qui sont dans leur domanialité soit ensuite concédé. A ma connaissance, c'est quelque chose de très très rare.

JPP : Mais alors, c'est encore pire.....

JPL : On construit et on concède une autoroute à péage en plus de la nationale existante et qui elle, reste gratuite et à charge de l'état.

JPP : Je dois être naïf, je pensais que les deux fois deux voies et les déviations déjà réalisées seraient complétées par la construction de l'autoroute et que nous devrions retraverser les villages autrefois déviés. Jean-Claude Marfaing, un mot là-dessus ?

JCM : Oui, Pour abonder dans ton sens Jean-Pierre, dans le premier article publié par la dépêche du midi de janvier 2008, et où le conseil général faisait état de ce projet autoroutier, il était fait mention de la rétrocession à l'autoroute de la deux fois deux voies qui va de Pamiers à Tarascon sur Ariège. Charge étant donnée au concessionnaire de réaliser l'autoroute de Tarascon au tunnel de Puymorens.

JPP : Oui, mais alors là, le professeur Laborie nous dit que ça ne se fait pas et que c'est vilain de faire ça.....

JPL : Ce n'est pas évident de faire ça non.

JCM : Nous ne disons pas que c'est évident, mais c'est ce qui a été annoncé.

JPP : Oui, mais ils annoncent un peu n'importe quoi.

JPL : Je vous signale que c'est très compliqué. Vous imaginez ensuite l'appel d'offres qui serait faite pour cette rétrocession ?

JCM : D'où notre souci de voir la voie « non payante » retraverser tous les villages, de l'Hospitalet à Pamiers.

JPP : Là, je disais c'est pire car la cicatrice dans la vallée serait bien plus importante. Mais y a-t-il la place dans la vallée pour passer une autoroute en plus de la nationale existante ?

JPL : Permettez-moi de vous rappeler autre chose : Si vous pensez autoroute, celle-ci a des règles de sécurité très strictes. A partir du moment où vous roulez à 130 kms par heure sur l'autoroute, vous n'avez droit qu'à un péage tous les 20 à 25 kms. Il n'y en aurait qu'un. (Après Pamiers, NDRL) Intégrer les deux fois deux voies dans ces conditions n'a aucun sens dans une configuration autoroutière.

Maintenant s'il s'agit d'une deux fois deux voies payée par l'état, avec des financements Européens ou autres, à ce moment là les conditions seraient réunies et le projet possible. Mais seulement dans ces conditions.

Je rappelle que l'autoroute que nous prenons pour aller à Paris est à péage jusqu'à Brive et qu'ensuite on emprunte une autoroute d'état qui est la nationale 20. Nous connaissons ces configurations. Si on fait une autoroute à cinq péages, on ne peut pas permettre une circulation à 130 kms/heure.

JPP : ça me confirme une inquiétude que j'avais, c'est encore pire pour la vallée : Il y aurait, les anciennes traversées des villages, les déviations réalisées et en plus la construction de nouvelles deux fois deux voies pour l'autoroute c'est énorme. L'emprise de l'autoroute, c'est au minimum combien ? 40 mètres non ? Pas loin de la largeur d'un terrain de football.

JPL : 42 mètres, oui, ça ferait partie des ennuis locaux.

Mais encore une fois, je suis étonné que l'on n'utilise pas l'expérience que nous avons en Midi-Pyrénées. Nous sommes quand même une rare région qui a transformé une route nationale en autoroute. Je rappelle que le conseil général de la Haute Garonne, à partir de Muret et jusqu'à Saint-Gaudens à transformé sa nationale en autoroute gratuite. Et à un coût exorbitant puisqu'il a voulu garder un certain nombre d'échangeurs plus nombreux. Ce qui fait qu'il y a des limitations de vitesse, vous ne pouvez pas rouler à plus de 110. Mais le surcoût de transformer la nationale en autoroute a été équivalente à la construction d'une autoroute nouvelle.

JPP : Un autre aspect de la question, on nous indique que l'autoroute serait un vrai miracle pour les retombées économiques, qu'en est-il précisément pour l'Ariège et les Ariègeois ?

Robert Claraco peut-être ?

RC : Moi je voudrai revenir sur deux aspects :

-Le premier, c'est que pour remettre une route en caractéristiques autoroutières, il faut qu'en termes de pentes et de rayons elle ait ces possibilités. Or, la deux fois deux voies entre Foix et Tarascon sur Ariège ne permet pas de passer ce profil en autoroute. Et Puis, dans une vallée en V, il faudrait trouver la place pour organiser les entrées de courbes et donner ces rayons.

- Le deuxième point, Jean-Paul Laborie parlait de la région Midi-Pyrénées, qui n'est pas une région de transit et qui n'est pas génératrice de trafic lourd, la preuve, c'est qu'à travers les Pyrénées on gère un trafic agricole qui n'est que régional et interrégional.

Et le plus spectaculaire, c'est que quand on voit tout l'arc méditerranéen et le sous équipement qui ne pourra pas durablement absorber tout ce trafic, y compris en vallée du Rhône, cela va freiner des développements et peut-être aussi celui du port de Marseille, On voit déjà des trafics qui se sont organisés pour contourner cet arc Méditerranéen et éviter Midi-Pyrénées. Je parle de la A 89 qui est une autoroute qui fait Bordeaux - Clermont-Ferrand-Lyon et qui commence à se charger de manière très importante, et l'Espagne sort plus à l'ouest, justement pour éviter ces points de saturation coté Méditerranée. Et sortant plus à l'ouest, cette autoroute A89 recoupe bien l'itinéraire N20 à Brive et il n'y a pas de retombée qui ramènent ces trafics sur Midi-Pyrénées. Donc ces trafics passent soit par la vallée du Rhône ou l'arc Méditerranéen soit plus à l'ouest, mais en aucun cas par Midi-Pyrénées.

On est donc en train de se retrouver dans une situation de flux qui est déjà positionné et qui ne justifiera pas ces équipements autoroutiers en Ariège.

Alors, ce que je veux dire aussi, c'est qu'on va reprendre la configuration actuelle des flux de circulation de la vallée de l'Ariège. Aujourd'hui, cette vallée a deux types de trafics lourds :

Le premier, c'est un trafic de céréales et de camions Espagnols à grandes distances. Donc, on a sur ce trafic, toutes les entreprises Espagnoles qui viennent charger en région Midi-Pyrénées et de manière monopolistiques, puisqu'elles ont évincées toutes les entreprises Françaises grâce à leurs charges sociales moins élevées. Elles n'achètent pas leur gasoil en France, le plein est fait pour l'aller retour en Espagne et elles ne reversent donc pas la TIPP.

Le deuxième problème qui est important, l'Andorre. L'Andorre est génératrice de la majorité du flux au dessus d'Ax les thermes. Et l'Andorre, ça vit pourquoi ? Ça vit parce qu'il y a une tolérance fiscale et de contrebande. Les retombées économiques sont pour l'Andorre, y compris à chaque fois que nous allons faire le plein là haut et y acheter nos tabacs et alcools. C'est bon pour le portefeuille, mais c'est une sacrée perte de recettes et taxes pour la France. La retombée économique est donc nulle à plus forte raison si l'on devait favoriser l'augmentation du trafic par la création d'une autoroute. Cela affaiblit considérablement le commerce Ariègeois, y compris le tourisme.

JPP : On comprend mieux pourquoi sur FR3, il ya quelque temps, un reportage donnait la parole à un Catalan qui lui, était évidemment pour la construction de l'autoroute. Quand on parle des développements économiques, on parle majoritairement des intérêts des catalans. C'est bon pour eux, mais cela n'a rien à voir avec les intérêts des Ariègeois ?

RC : C'est bon pour l'intérêt des Catalans et des Andorrans. Je pense qu'il manque les budgets pour financer les travaux entrepris pour sécuriser la nationale 20, en particulier la déviation Tarascon ↔ Ussat les bains, finir Ax les thermes, peut-être

faire Sinsat qui est aussi programmé, peut-être Luzenac ↔ La Remise. Et puisque ça bénéficie aux Andorrans, on a donc ici une source de financement qui est idéale.

JPP : Tu es en train de nous dire qu'ils n'ont qu'à payer. Mais même comme ça, je ne crois pas que nous serions d'accord pour la construction d'une deux fois deux voies dans la vallée de la tranquillité, à cause des pollutions qu'elle engendrerait. Tiens, parlons un peu de ces questions de pollution. C'est toi Robert qui me disait dans un courriel que la chambre de commerce de l'Ariège, dans son étude, avait tout simplement oublié de tenir compte des pentes dans son calcul d'économie de CO2 ?

RC : Effectivement, un camion qui travaille sur une route de montagne, sur des rapports (vitesses NDRL) inférieurs est toujours sollicité à pleine puissance. On passe d'une consommation qui est de 28 à 32 litres de carburant aux 100 kms en plaine à 100 litres aux 100kms en montagne, trois fois plus ! On pollue donc plus de trois fois qu'en plaine, et ensuite, on possède des études qui le confirment, dans une vallée en V comme celle de la vallée de la haute Ariège, les gaz d'échappement sont confinés, et sont dix fois moins évacués qu'en plaine.

JPP : Ce sont des problèmes que connaissent par exemple les gens de la vallée de Chamonix ?

RC : Tout à fait. Des études ont été faites pour le confirmer sur les strates de neige de ces vallées. Un camion qui monte aujourd'hui vers le tunnel de Puymorens, il pollue comme 30 camions en plaine. Et le profil d'une autoroute dans cette configuration n'améliorerait pas les choses de ce point de vue. La deuxième chose qu'il faut souligner, sans avoir la nostalgie du passé, Mais nous avons une route qui a été améliorée, et nous avons surtout une voie ferrée qui est en passe d'être modernisée. Et la voie ferrée, elle utilise la houille blanche, l'eau de nos montagnes pour faire monter les locomotives grâce à l'électricité produite, qui elle ne pollue pas. Et il faut savoir que l'adhérence (sur la voie NDRL) d'une locomotive qui génère la traction des trains, c'est le glissement d'une roue lisse sur un rail lisse.

JPP : Oui, ça m'a toujours étonné.....

RC :Pour vous donner la puissance qui peut passer la dessus, elle est très faible au regard des pneus sur le macadam. C'est-à-dire qu'un train ne peut pas mettre plus de puissance dans la roue que le patinage le permet. C'est la même chose qu'une 2CV sur le verglas, comme elle n'a pas de puissance elle arrive à adhérer et à monter. Donc, avec un tiers d'énergie on serait capable aujourd'hui de monter les tonnages de céréales qui transitent sur la route, ce qui allègerait la circulation routière et la sécuriserait. Et ce tiers d'énergie, il est électrique et non polluant. Et la voie ferrée de la ligne de Latour de Carol autoriserait des trains de 600 tonnes.

De plus, sur d'autres réseaux qui ont des configurations beaucoup plus abruptes que celle là, avec des modes de tractions modernes, on peut arriver à montrer des trains qui vont jusqu'à 850 à 1000 tonnes. Donc, une exploitation moderne de la voie ferrée doit arriver à faire passer plus d'un million et demi de tonnes sur ce mode de transport.

JPP : On sait depuis longtemps que les voies ferrées Espagnoles n'ont pas le même écartement qu'en France. Ça n'a pas changé ça ?

RC : Alors là, je vais être aussi très clair, puisque Jean-Paul Laborie a parlé de la cohérence entre les deux réseaux routiers, on ne sait pas ou on ne veut pas savoir ce qui se passe de l'autre côté des Pyrénées : La voie ferrée entre Puigcerda et Barcelone par Ripoll et Vic est en train d'être rénovée complètement avec des traverses à bi-écartement, où il suffirait de rapprocher les rails pour avoir une continuité (avec la voie Française NDRL). Donc, on est encore un peu en retard d'une guerre quand on annonce des travaux de modernisation ici, ils viennent d'être achevés du côté Espagnol.

JPP : Mais ce n'est pas nouveau ça. On sait très bien qu'ils sont pressés. Je me souviens que lors du creusement du tunnel de Puymorens, nous étions ensemble d'ailleurs, Nous avons vu que sur des centaines de kms la route était prête. Il y avait même les tracés sur la route qui étaient effectués avant même le creusement.

RC : On a toujours un peu de retard. Le train Espagnol est arrivé en Cerdagne avant le train Français. Le tunnel de Cadi a été creusé avant le tunnel de Puymorens, et aujourd'hui on ne veut pas voir ce qui pourrait être mis en harmonie avec l'autre côté.

JPP : J'ai bien compris, mais je reviens sur Latour de Carol, si on mettait des containers sur les trains, suffirait il de positionner un porte container à Latour de Carol pour faire passer un chargement d'un train Français sur un train Espagnol ?

RC : Le problème est un peu plus compliqué. Nous sommes sur des lignes à gabarit A, qui sont des petits gabarits de tunnels, on peut passer des petits containers « maritimes » mais sur des wagons surbaissés. Donc, en termes de containers, cette ligne est exploitable. Par contre elle n'est pas exploitable en termes de « route roulante » où il faudrait du gabarit « B+ » et ce gabarit « B+ », contrairement à ce qui se passe sur la ligne du Somport qui est hélas interrompue à Canfranc (Espagne), ici nous n'en avons pas. Mais le propre du train aujourd'hui c'est quand même de mettre du vrac dans des wagons qui marchent à coup de masse et avec de la graisse. C'est là qu'on a la charge utile, et tout ce qui complexifie le ferroviaire, mettre des camions sur les trains, c'est assez contre nature. Mettre des containers sur les trains, ça s'explique puisque la mondialisation des échanges passent par les ports, et que le container est l'emballage normalisé du commerce mondial.

JPP : Revenons sur les aspects économiques. Professeur Laborie, qu'est-ce qui nous attend là ?

JPL : Je crois que sur la question des effets économiques, on est plus dans l'hypothèse. Cela fait maintenant très longtemps que des autoroutes sont construites en France et les études sur les effets économiques sont légion. On sait très bien ce qui se passe. On sait que dans toute région française les effets économiques généraux des autoroutes augmentent les différences. Ce qui est en croissance augmente plus vite, ce qui est en décroissance augmente moins. Mais que dans les régions de transit, il ne se passe rien. C'est-à-dire que entre les pôles que sont Toulouse et Barcelone, eux en profiteraient, ça c'est sûr, certainement s'il y avait une augmentation du trafic. Mais dans les zones de transit, et cela s'est vérifié et

accéléré, maintenant que la France est dotée de pas mal d'autoroute. Regardez la N20, nous sommes habitués à voir passer des gens qui ne s'arrêtent jamais. Par contre il existe un effet de « diffusion » pour les grandes métropoles. C'est-à-dire que pour elles, les autoroutes sont devenues des axes de diffusion de la croissance dans un rayon de 60 à 80kms autour. Pour Toulouse et en Ariège, c'est d'une netteté incroyable. Je rappelle que les relations domicile/travail entre Toulouse et Montauban sont presque équilibrées. Il y a presque autant de gens de Toulouse qui viennent travailler à Montauban que de gens de Montauban qui vont travailler à Toulouse. Cela s'est fait très rapidement, et cet effet là, il existe en Ariège. Il n'est pas aussi massif, mais il existe, mais il s'arrête dans la basse Ariège à Pamiers pour l'essentiel. Il y a eu des effets de desserrement des activités industrielles, on a même à Mazères une entreprise qui s'est installée à proximité d'un échangeur, et la municipalité de Pamiers il y a eu une réflexion sur la création d'une zone spécifique pour cela. Sur le nord de Pamiers, c'est la zone Gabriella, qui a été conçue avec des lots importants. Et on sait, et on est même capables de dire dans un premier temps ce qui va arriver. Dans les premières années, ce sont des entrepôts. Ça rapporte de l'argent, de la taxe professionnelle, cela ne demande pas beaucoup d'investissement pour recevoir, et on sait qu'à 60kms de Toulouse, on aurait cet effet là, mais pas au-delà. En période de crise économique, on voit que Pamiers n'a pas les effets escomptés. Mais c'est aussi lié à la conjoncture. Dans une étude que nous avons faite pour l'ASF (Autoroutes du sud de la France NDRL) nous avons montré que nous attendions cet effet jusqu'à Varilhes et même jusqu'à Foix. Ensuite, le deuxième effet que l'on voit très fortement sur la basse Ariège, c'est l'effet de délocalisation, j'allais dire d'extension de l'habitat.

JPP : oui, je l'avais en tête, soit l'autoroute de Toulouse à Pamiers amènerait en quelque sorte une revalorisation de l'immobilier, soit elle provoquerait une dévalorisation de celle-ci en cas de nuisances trop importantes.

JPL : Si vous voulez, l'effet autoroutier sur les résidences, il est venu, parce qu'il faut payer le péage et le péage est élevé. Je le rappelle, c'est un péage élevé. Et d'autre part, il y a une nationale 20 qui est en voie d'amélioration et qui permet d'accéder aux zones d'activités du sud ouest de Toulouse, qui sont importantes, le développement se produit en terme de capillarité. L'autoroute prend du trafic en hiver et par capillarité on a une croissance assez importante, et là, la basse Ariège a connu, comme l'ensemble de la périphérie Toulousaine, un effet de croissance par capillarité qui est favorisé d'un point de vue économique par l'autoroute. Mais l'effet à longue distance sur l'autoroute, aujourd'hui on ne le constate plus.

Et si, de surcroît, je pense que c'est une évidence, il n'y a pas besoin d'avoir à travailler sur les effets économiques de l'autoroute, on a un trafic très singulier, puisqu'on a un trafic moyen qui n'a aucune signification. Ce sont des pics de fin de semaine, et ensuite des hausses de trafic pendant les vacances (scolaires NDLR)

JPP : C'est-à-dire que l'on construirait une autoroute que pour les week-ends et les périodes de vacances scolaires ?

JPL : Non, Mais sur les 8 000 passages/jour qui paieraient le péage par an, vous avez des journées où on passe à 15 000 et d'autres journées en semaine, on le voit très bien quand on prend l'autoroute, il y a très peu de monde. Et c'est parce qu'il y

a une offre touristique en amont et parce qu'il y a le Pas de la Case comme l'a si bien dit Robert Claraco, qu'il y a un trafic notable. Mais donc, il y a un trafic essentiellement de week-end. Je ne vois pas en terme de logique comment on peut attendre un développement économique d'un trafic qui a plus de 50% est généré, soit par des effets de tourisme de fin de semaine ou de vacances annuelles, soit par l'attractivité du Pas de la case. Il est évident que la proximité d'Ax les Thermes, en terme de temps, par rapport à Toulouse explique le succès de la station et du tourisme dans la vallée de l'Ariège.

JPP : Oui, mais on pourrait y venir en train.

JPL : ça c'est indéniable,

JPP : l'ancien Maire d'Ax les thermes, Monsieur Chênebeau a participé à une réunion de gens qui sont favorables à une autoroute. Dans la presse, on a pu lire que Monsieur Chênebeau était partisan d'une voie rapide sécurisée pour contourner Ax les Thermes. Où en sommes-nous de cette initiative ?

JCM : Le problème, c'est que Monsieur Chênebeau a fait le même constat que nous, c'est-à-dire qu'il ya lieu d'améliorer les conditions de circulation sur la RN 20, tout au moins jusqu'à Ax les thermes. Là où les idées se croisent un petit peu, c'est qu'on n'aura pas les moyens avec lesquels ils voudraient faire cela. Par contre, devant l'immobilisme, s'il ne se fait rien, ils sont prêts à accepter l'autoroute, mais ils ne prononcent jamais le mot autoroute.

D'autre part, ils ont bien conscience aussi qu'au dessus d'Ax les thermes, les problèmes techniques sont immenses et pratiquement irréalistes. L'objectif de Monsieur Chênebeau et de son éventuelle association, c'est bien d'améliorer la circulation d'Ax les thermes. Il a fait état que la mise en place du tunnel de Foix a notamment amélioré la fréquentation de la station de ski de Bonascre.

JPP : C'est vrai que c'est épouvantable, je suis allé il y a quelque temps au Pas de la Case, et il a fallu 2 heures pour descendre du Pas de la Case, dont une demi-heure perdue à attendre le passage en douane et une demi-heure perdue à cause des ralentissements dus à la traversée d'AX.

JCM : Il n'en reste pas moins que la traversée d'Ax les thermes est préjudiciable à la circulation, tout cela à cause d'un passage piéton. On aurait pu faire un passage souterrain ce qui fluidifierait la circulation. C'est tout simple.

JPP : Professeur Laborie, a t'on oublié de dire quelque chose ?

JPL : Je voudrai alerter tout de même sur une question qui me parait importante. On parle des problèmes liés à l'autoroute, et on est là pour ça, mais je voudrai dire qu'aujourd'hui, on a une route en haute montagne qui va au Pas de la Case, qui est à très forte circulation ; qui est une route nationale et qui atteint parfois 7 000 véhicules jour. Normalement ces flux là, sur les autoroutes, on récupère les eaux de pluie qui tombent sur les routes, parce qu'elles sont particulièrement nocives. Or actuellement on a une route très très polluante en altitude et dont les eaux ne sont pas récupérées et on voit très bien le danger qu'il y a de produire des infrastructures,

attirer les trafics sans qu'on ait les moyens de récupérer ces eaux qui aujourd'hui vont directement dans la rivière.

La seconde question a trait au voyage que les responsables du département ont effectué dans la vallée de la Maurienne. C'est dommage, étant à Albertville, qu'ils n'en aient pas profité pour aller voir l'autre route, la nationale 90. Quelle magnifique réalisation. Elle conduit à 400 000 lits dans la vallée de Courchevel à Val d'Isère. Le trafic atteint certains jours 30 000 véhicules/Jour en montant et autant en descendant. C'est magnifique nationale a toute été aménagée en voies sécurisées et très bien faites par le financement de l'état tout seul.

JPP : Donc en Ariège on est punis, vraiment punis. Robert, tu veux un mot de conclusion ?

RC : Je voudrai rendre hommage à Jean-Paul, parce qu'il y a déjà plus de dix ans qu'on avait tordues un peu toutes ces idées. L'aménagement de l'Ariège il est plus transversal que sur l'axe de l'Ariège, parce que les seuls terrains disponibles pour l'industrialisation et le développement commercial sont en basse Ariège, et quand on voit que tous les flux Méditerranée- Atlantique passent à moins de 5 kms de la place du Capitole à Toulouse, le vrai développement de l'Ariège c'est quand même Carcassonne ↔ Saint-Gaudens par Pamiers et Foix.

JPP : Jean-Claude Marfaing, un mot de conclusion ?

JCM : Oui, je voudrai que l'on n'oublie pas que les Ariègeois, et y compris les touristes qui séjournent chez nous tiennent à cette qualité de vie qui est la notre. Je pense que tous ces gens là apprécient énormément notre département de l'Ariège parce qu'il n'a pas été trop modifié par la main de l'homme et qu'il faudrait que cela continue comme ça.

JPP : J'ai tout de même l'impression, au vu de tout ce qui s'est dit, c'est que c'est une mission impossible cette autoroute, non ?

JPL : La formule que vous avez employée me va très bien.