



(Fotos: J. P. Lévy)

Toulouse ha estat cruïlla de camins a tot el llarg de la seva història. El temple romànic de Saint Sernin n'és un dels millors exemples

LA REORGANITZACIÓ DE LES GRANS INFRASTRUCTURES DEL TRANSPORT A LES RODALIES DE TOULOUSE

En el Midi-Pyrénées, solament la població tolosina té avui els mitjans necessaris per afrontar la competència que suposen les grans metròpolis europees. Les investigacions que es fan permeten precisar les forces i debilitats de la dinàmica urbana contemporània, àmpliament tributària de sinèrgies de tipus tecnopolità¹. Però la inclusió de Toulouse dins la xarxa d'eurociutats pateix dels retards acumulats per la construcció de grans infraestructures modernes del transport, que s'agreuja pel doble desavantatge d'una situació geogràfica que situa la ciutat en el centre d'una regió que no té veritables ciutats mitjanes, les bases econòmiques de la qual no estan garantides i que està apartada del gran flux de trànsits que s'organitzen a nivell europeu.

En efecte, el problema de les connexions interregionals eficaces i ràpides, en principi, se situa en el marc d'una Europa que s'allarga vers el sud, més enllà dels Pirineus, amb l'entrada d'Espanya i de Portugal a la CEE, però el reequilibri de la qual cap a l'est s'ha accelerat de manera brusca des del 1989. Ara bé, les opcions definitives comprometen l'avenir per alguns decennis, amb la construcció de potents i costoses infraestructures ferroviàries, autopistes o aeroports, que durant temps seran inscrites en l'espai i encarrilaran demà el gran flux d'homes i mercaderies.

Un equipament descuidat durant molt temps²

Carreteres i autopistes

Qualsevol que hagin pogut ser els desitjos de modificar el programa d'autopistes franceses en funció de les prioritats de l'ordenació del territori³, prioritàriament s'han equipat els eixos més carregats, a l'est del país, com ho testimonia el mapa de trànsit del 1979 (figura 1). En les regions menys poblades de l'oest i del sud-

oest, on la urgència era menor, els projectes sovint s'han ajornat i s'han modificat segons la situació econòmica o política. Moltes vegades es dubtava de fer grans inversions ja que semblaven poc rendibles i en molts casos la transformació de les carreteres nacionals en vies ràpides de dos carrils semblava suficient i predominà sobre la construcció d'autopistes.

El vell debat que acompanya des de fa dos segles la programació de les grans infraestructures del transport no s'ha aturat; per a uns la decisió ha de ser guiada per l'aflluència dels transports ja existents, extrapolant les tendències de la seva evolució anterior; per a d'altres és necessari apostar pel futur i admetre que la millora dels serveis de comunicació incidirà en el desenvolupament econòmic, amb una nova demanda de desplaçaments i, per tant, un creixement del trànsit.

En el quart sud-oest del país, el retard d'equipaments d'autopistes era cada vegada més inquietant: el 1978 la regió Midi-Pyrénées encara no tenia cap autopista, tot i que des del 1960 la xarxa nacional havia passat de 10 a 3 500 km. En pocs anys, va millorar ràpidament quan la Société des Autoroutes du Sud de la France va connectar Toulouse i Narbonne, l'any 1971, l'A61, i Toulouse i Montauban el 1979, i l'any següent la secció A62, en direcció la Bordeaux, que s'obriria la primavera del 1982.

L'aïllament de Toulouse a la fi s'havia trencat. En direcció a l'est, l'A61 s'empalmava a la xarxa ja molt freqüentada procedent de la vall del Roine, un braç del qual comunica la Provence amb Nice i l'altre continuava fins a Catalunya pel Llenguadoc i el Rosselló. Vers l'oest, la continuïtat de l'autopista s'assegurava fins a Paris via Bordeaux i Poitiers; aquest itinerari, més llarg i de peatge, oferia, en principi, l'atractiu de la rapidesa i de la seguretat, dues conquestes que feien pale-

la la mediocritat de l'enllaç directe per Limoges i Orléans per la carretera Nacional 20, estreta i plena d'accessos, a vegades difícils durant l'hivern, al Limousin.

A fi que l'enllaç d'autopistes entre l'Atlàntic i el Mediterrani es realitzés quedava per fer la connexió de dues autopistes a Toulouse. Programada des de feia molt temps no es va acabar fins el 1988, amb l'obertura del cinturó de ronda est, que aportaria una innegable ajuda a les vies utilitzades fins aleshores, facilitant la fluïdesa del trànsit, especialment al cinturó oest, on la circulació era, i és, difícil a causa d'alguns ponts massa estrets sobre la Garona i un pas a nivell amb semàfors.

Sobre les altres connexions als voltants de Toulouse, la solució d'autopistes va ser sistemàticament discriminada fins aquests últims anys, en benefici de la solució més barata de les vies ràpides, aprofitant sovint les carreteres nacionals. Aquest va ser el cas del gran eix del Pirineu en direcció a Tarbes, més enllà de Capvern, en direcció a Pau i de la costa basca, on s'havia de construir l'autopista.

El retard en l'equipament d'autopistes ha pesat durant molts anys sobre l'economia regional, agreujant un aïllament poc propici per a la implantació de noves activitats que la política d'ordenació del territori, dirigida des dels anys seixanta, invitava a repartir-se més harmoniosament en el

Notes:

1. Per exemple, en aquest mateix número, els articles de G. Jalabert, M. Idrac i J.P. Lévy
2. En l'establiment i funcionament dels sistemes de transport en la regió: Marconis, R.: "Midi-Pyrénées. XIX-XX siècles", a *Transports-Espace-Société*. 2 volums. Ed. Milan. Toulouse, 1986.
3. "Les grandes liaisons routières. Histoire d'un schéma", a *Travaux de Recherches et prospective*, núm. 31. La Documentation française. 1972.

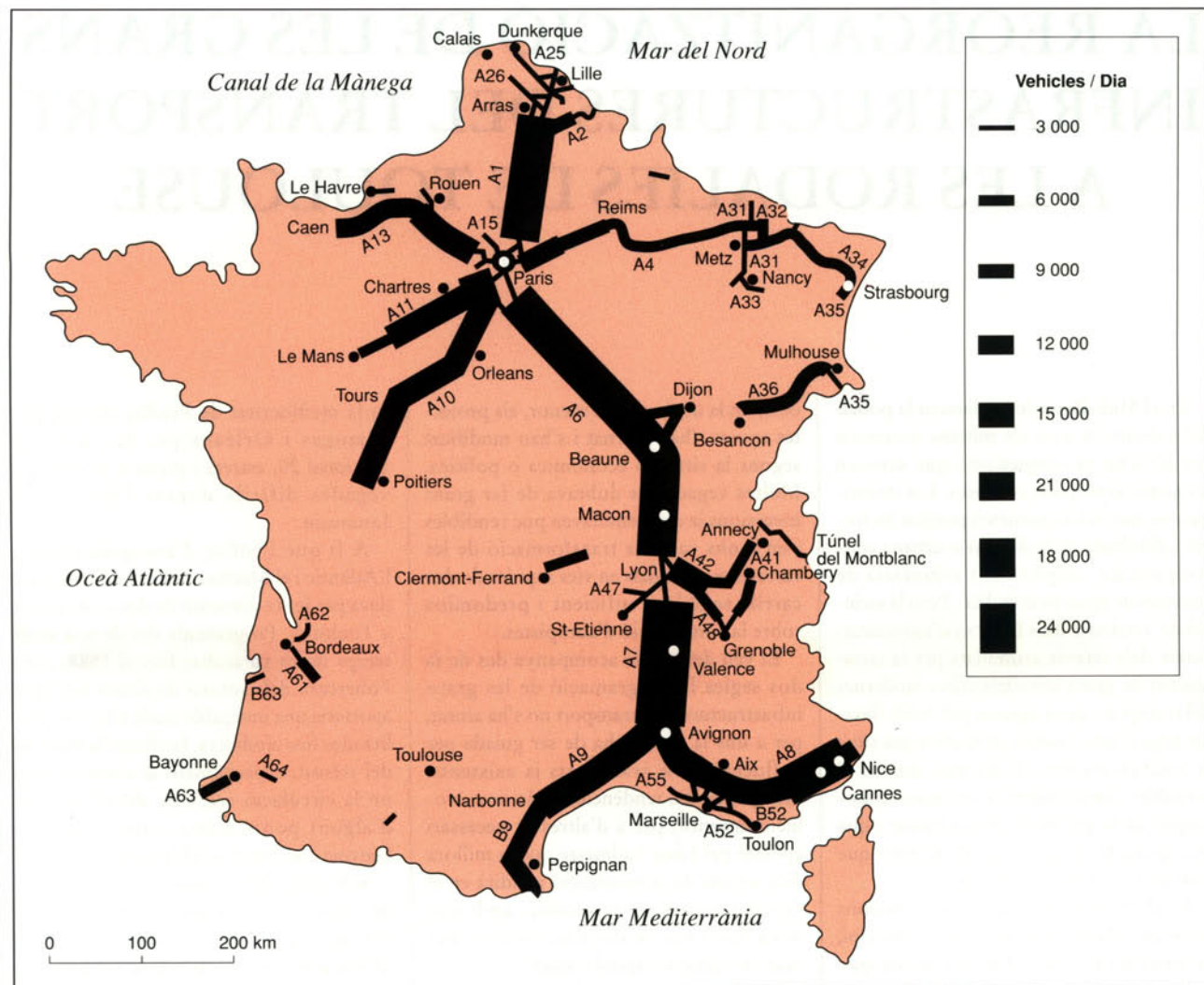


Figura 1: Intensitat del tràfic a la xarxa d'autopistes, 1979

(Font: *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, núm. 553, maig 1979)

territori nacional. El tren i l'avió no van poder compensar aquest problema.

Els enllaços aeris i ferroviaris Toulouse-Paris

A principis dels anys seixanta, la promoció de Toulouse entre les vuit metròpolis franceses va fer prendre consciència de la situació d'aquesta gran població, la sisena del país, que aleshores tenia 330 000 habitants. Molt ràpidament va ser necessari dotar-la de més comunicacions i més ràpides amb París.

El 1960, la nova companyia aèria Air Inter creà la primera línia regular interior entre Toulouse i París desafiant a la SNCF, que tenia uns serveis ferroviaris lents i poc confortables, malgrat l'electrificació de la línia "Entre-deux-guerres". La rèplica va arribar molt aviat amb el funcionament

d'un tren de negocis, "Le Capitole", que sols tenia primera classe. El 1965 la duració del trajecte era de 6 hores i 40 minuts, i a l'any 1975 es va reduir a 6 hores, marca que no ha estat possible millorar després.

Durant una primera etapa les dues formes de transport es van beneficiar de l'expansió de la demanda global de desplaçaments entre Toulouse i París. El nombre de passatgers d'avió progressava regularment (53 000 el 1964, 223 000 el 1969, 398 000 el 1974, 1 130 000 el 1983) sense comprometre la freqüentació de "Le Capitole", que també augmentava, fins el punt que la SNCF va duplicar els serveis l'any 1970 fent circular dos trens diaris en doble sentit, al matí i a la tarda. L'esforç per part del servei ferroviari no disminuïa però la distància era cada vegada més gran; alhora que el temps del trajecte ferroviari

disminuïa, Air Inter multiplicava els seus serveis: d'una banda, una clientela fidel d'homes de negocis que estava disposada a pagar més a canvi de guanyar temps, i de l'altra atreïa amb les tarifes reduïdes, encertadament concebudes, una clientela nova, que omplia els seus avions.

Des del 1982 la baixa freqüentació de "Le Capitole" era tal que la SNCF va obrir una part dels serveis a segona classe, abans de generalitzar aquesta mesura, a la tardor de 1984. Al mateix moment que el nou TGV Paris-Lyon demostrava les noves possibilitats del transport ferroviari, "Le Capitole", símbol del "Trans-Europe-Express" a començaments dels anys seixanta, es va democratitzar per obligació i es convertí en un simple tren "gran confort". En aquell moment es mesuraven els obstacles d'aquest mitjà en la xarxa ferro-



La renovació del centre de Toulouse és un indicador clar del creixement del seu paper regional

(Foto: J.P. Lévy)

viària francesa. En les coordenades espai-temps, París quedava molt lluny de Toulouse mentre que altres grans metròpolis que durant molt temps havien estat molt lluny de París s'hi apropaven de manera espectacular; en el millor dels casos eren necessàries 6 hores per recórrer els 713 km que la separaven de la capital, mentre que pels 883 km que hi ha entre Marseille i París no es trigaven més de 4 hores i 50 minuts amb el TGV en comptes de les 7 hores i 10 minuts que "Le Mistral" tardava vint anys enrera.

Les altres comunicacions interregionals

En el sistema de transports francesos, tributaris d'infraestructures molt centralitzades sobre la capital, les relacions transversals ferroviàries o aèries no han destacat per la seva eficàcia. O és que no s'ha dit que en aquest país el camí més curt entre dues ciutats de fora de París passava sovint per París? (P. GEORGE). Si se sortia de Toulouse és veritat que la poca mobilitat d'homes i mercaderies no incitava gaire a

grans inversions, indispensables per augmentar la rapidesa o la capacitat d'enllaços amb altres ciutats de fora de París.

Només es mencionarà, per fer memòria, que el vell canal del Midi assegurava la unió entre l'Atlàntic i la Mediterrània⁴. En el moment que la mida europea de 1 350 tones semblava superada per les noves tècniques que permetien als convois carregats de 3 a 5 000 tones circular pel Sena o per la xarxa renana, els treballs començats el 1970 per portar els canals del Midi ... "límit Freycinet" (250 a 350 tones) encara no han estat acabats, mantenint, a l'est de Toulouse, un coll d'ampolla de 124 km sols assequible per les gabarres de 30 m. En aquestes condicions, el trànsit que el canal del Midi portava amb 600 000 tones, el 1973 és abandonat per retirar-se al canal lateral sobre la Garona, que no pot amb més de 100 000 tones. L'abandonament d'aquesta via d'aigua administrada per l'Estat i la degradació per falta de manteniment situa les col·lectivitats locals implicades davant un difícil problema. Poden

deixar abandonat un símbol del patrimoni regional, veritable monument històric? La millor manera de promoure una activitat turística no és mantenint un transport de mercaderies que suposa importants crèdits per ampliar el límit Freycinet?

En el terreny dels transports ferroviaris les millores han estat més notables. Igual que el segle passat, la línia mestra segueix essent Bordeaux-Sète que garanteix les comunicacions amb Espanya via Perpignan, i més enllà d'Avignon amb Lyon i Marseille i la Costa Blava. Considerada una línia favorable, es tracta d'una "bona" transversal de la SNCF, que en principi permet varies vegades al dia fer el trajecte de Toulouse a Montpellier amb 2 hores i 15 minuts, a Marseille en unes 4 hores i a

Nota:

4. Marconis, R.: "Les canaux du Midi. Outils économique ou monument du patrimoine régional?", a *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Oest*, núm. 1. 1981. Marconis, R.: "Les canaux du Midi", a *L'Histoire*, núm. 103. 1987.

Lyon en menys de 6 hores. Cap a l'oest ha estat necessari esperar fins el 1980, que a causa del fibló de la competència, i després d'analitzar les obres de l'autopista A62, s'enllestís l'electrificació, indispensable per a reduir a 2 hores el trajecte entre Toulouse i Bordeaux.

En totes aquestes comunicacions, les prestacions que s'ofereixen als viatgers (confort, freqüència ...) amb els trajectes més curts ha beneficiat també els convois de mercaderies, la capacitat dels quals ha estat augmentada. Les instal·lacions pels correus de Toulouse han estat ampliades i reagrupades al nord de la ciutat, a Saint-Jory, que ha vist així reforçat el seu paper, centralitzant i redistribuint una part més gran del trànsit ferroviari.

Els projectes i els reptes actuals

En els darrers anys, en un entorn caracteritzat a la vegada per l'acceleració de la construcció europea i per la descentralització que això comporta—si no és un oblit de l'Estat és com a mínim una afirmació més clara dels poders a nivell dels col·lectius territorials—, els èxits i els obstacles de la regió tolosina estan delimitats. Els protagonistes de la vida econòmica i política local han comprès la distorsió entre les conquestes indiscutibles de Toulouse per afrontar la competència tecnopolitana i el fracàs d'una situació geogràfica que amenaçava d'agreujar una reorganització de les grans infraestructures del transport. En una primera versió, l'esquema director de les autopistes o del TGV corria el risc de situar la capital de Midi-Pyrénées al marge dels futurs eixos anomenats "europeus". Pel que fa als enllaços aeris internacionals que surten de Toulouse, la multiplicació dels quals semblava indispensable, les perspectives segueixen essent molt incertes, tributàries de grans companyies que revisaven les seves estratègies en un ambient de desordre i de desigual competència.

Els projectes d'autopistes

A la primavera de 1987, les modificacions incloses en el Plan National Routier, preveien 1 500 km d'autopistes suplementaris, afegint 1 200 km que queden per construir del programa precedent.

Poc coneguda, la repartició geogràfica dels futurs enllaços va aixecar a la regió tolosina una tempesta de protestes que no estava lliure de segones intencions polítiques en aquest període de "cohabitació" difícil per a la cúpula de l'Estat. La regió

Midi-Pyrénées semblava oblidada. Orquestrada la protesta pel gran diari regional *La Dépêche du Midi*, va començar aleshores *La bataille des routes* amb la mobilització dels polítics, dels protagonistes econòmics i de l'opinió pública que no oblidava el gran temps de combat polític passat. Com a l'hora de les opcions fonamentals que comprometien el futur de tot el país, va reapareixer una editorial excepcionalment firmada per una *D* travessada per una ploma d'au: La direcció del diari prenien partit per aquest dossier.

"Curiosament ha calgut esperar l'últim projecte director de les autopistes ... perquè es manifesti una consciència col·lectiva dels usuaris: el nostre sud-oest està, en part, oblidat ...

El nostre diari s'ha compromès algunes vegades sobre grans casos que afecten tant la salut com la llibertat. Avui ens comprometem perquè es juga el nostre futur europeu ... Amb tots els nostres lectors, amb tots els que volen creure en el nostre futur diem "obrim-nos al futur".

Amb una passió tranquil·la vers aquesta regió, agafem el poc que ens proposen i demanem la resta, l'indispensable". (*La Dépêche du Midi*, 17 d'abril de 1987).

La mobilització regional no es va fer en va. Triplicant la seva participació financera, el Conseil Régional de Midi-Pyrénées va escollir donar prioritat a l'obertura de carreteres en el contracte del Pla Estat-Regió 1989-93. Després de dures negociacions, el nou esquema director d'autopistes, revisat diverses vegades, ha tingut cura d'aquestes decisions (*figura 2*).

Toulouse, simple etapa sobre l'autopista "Deux-Mers", hauria de convertir-se en un nucli d'autopistes més gran amb la construcció d'enllaços Brive-Montauban, Toulouse-Tarbes, Toulouse-Pamiers i Toulouse-Gemil; aquesta última assegura l'entrada a la població tolosina per la via ràpida que es construeix des d'Albi. Però en tots aquests casos, per accelerar la construcció, s'ha fet la concessió a la Société des Autoroutes du Sud de la France, que se n'ha aprofitat; per contra, ha generalitzat el peatge exceptuant els trajectes curts, en particular entre Muret i Martres-Tolosane, al sud de Toulouse, on l'autopista es farà aprofitant la carretera 117. Per tot arreu es fan nous carrils, els recorreguts dels quals encara alimenten moltes polèmiques.

En el contracte del Pla Estat-Regió, l'Estat s'ha compromès a començar abans del 1999 els treballs de les autopistes con-

cedides. A més, les millores previstes en la xarxa de carreteres nacionals i que es negocien sobre la marxa, a fi d'assegurar la coherència del conjunt, necessitaran una inversió de 2 643 milions de francs durant cinc anys, repartits entre l'Estat (57%), la Regió (28%), i alguns col·lectius locals (15%).

La xarxa TGV

Oberta en tota la seva extensió el setembre de 1983, la nova línia Paris-Lyon ha tingut un èxit que ha superat les previsions més optimistes. Permet unir les dues ciutats solament en dues hores i el temps que es guanya beneficia moltes altres relacions: més enllà de Lyon les unitats del TGV poden fer servir la xarxa de la SNCF per comunicar moltes ciutats a Rhône-Alpes, a Suïssa i a tot el sud-est francès; Montpellier es troba així a 4 hores i 40 minuts de Paris i el trajecte es reduirà a 4 hores i 5 minuts el 1994, quan s'acabi la perllongació de la nova línia fins a Valence, donant la volta a Lyon per l'est.

Per comunicar les regions de l'oest i participar així en un reequilibri del territori nacional, d'acord amb la política de reordenació del territori, s'ha construït una altra xarxa de TGV. Però la rendibilitat de l'operació sembla menys assegurada i, a diferència del TGV sud-oest, l'Estat ha pagat una part de la inversió. És massa aviat per jutjar els resultats. La nova línia que surt de Paris es divideix en dues branques, una cap a Le Mans, que garanteix els serveis de comunicació de l'oest (Rennes, Nantes, Brest); l'altre cap a Tours que empalma amb les anteriors línies que porten cap a Aquitaine. Tot funciona des del 1990, i Bordeaux, en principi, es troba a 3 hores de Paris, o sigui que es guanya 1 hora (*figura 3*).

El TGV francès ha de completar-se des d'avui fins a 1994 amb el funcionament del TGV nord Paris-Lille per continuar fins a London pel túnel de la Mànega, i a Bèlgica i els Països Baixos. Al mateix temps la connexió de les tres línies es farà gràcies a una via nova de circumval·lació a Paris per l'est que es comunicarà amb Eurodisneyland i l'aeroport internacional de Roissy-Charles de Gaulle. Les unions internacionals es faran sense l'obligació de canviar d'estació a la capital.

En una Europa on les relacions entre les grans metròpolis s'intensifiquen, els TGV asseguren la unió entre dues ciutats en temps rècord, i són una competència temible per a les línies aèries, víctimes de

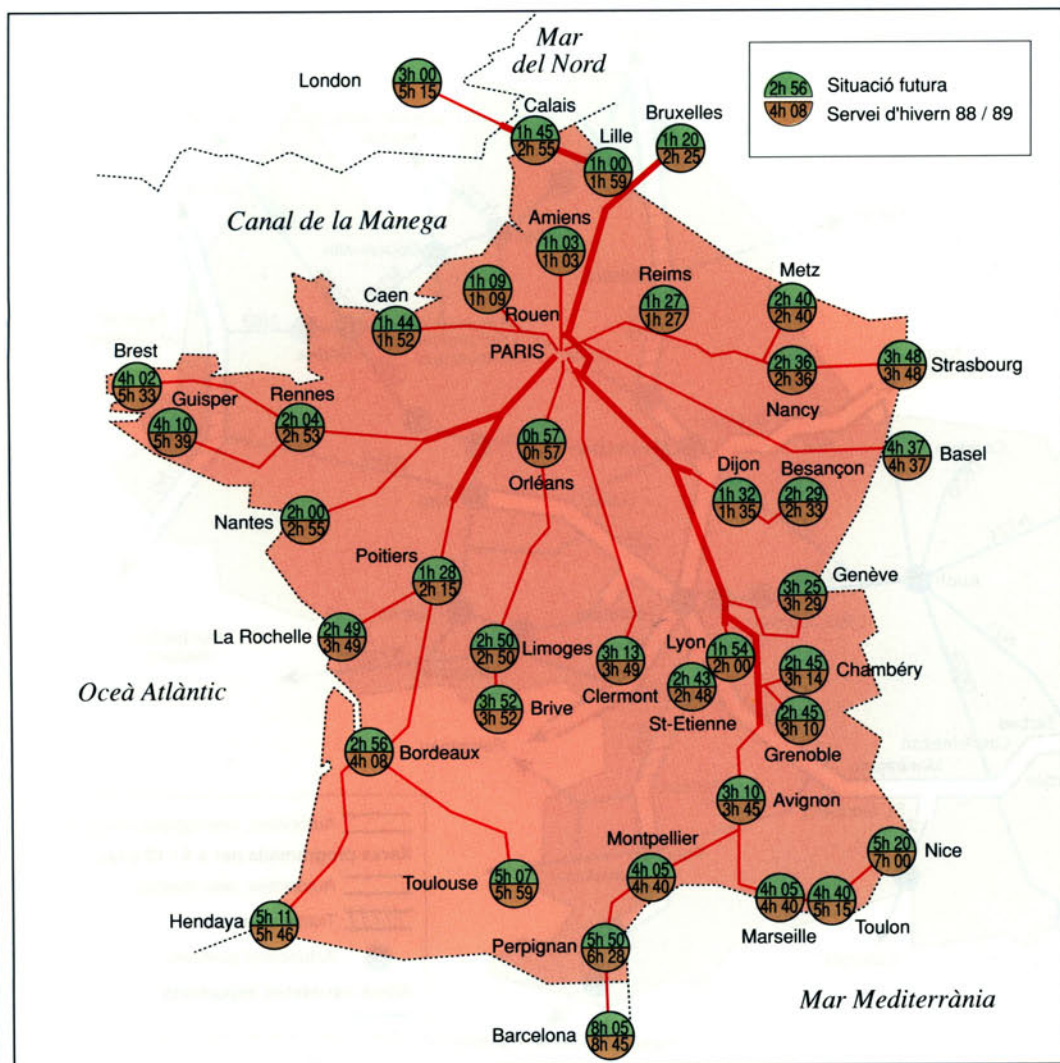


Figura 2: Esquema de la xarxa TGV francesa prevista per al 1994. Evolució del temps de recorregut, sortida de París, després de l'entrada en servei dels TGV

(Font: SNCF. Previsions establertes el 1990)

l'embús del cel, que pot augmentar i que depèn del trajecte entre els aeroports i el centre de les ciutats, sovint llargs i desagradables. Es comprèn, doncs, la lluita pertinax que moltes ciutats porten per obtenir un lloc en la xarxa dels TGV. Però "guanyar temps al temps" suposa que les parades siguin limitades, el que exclou sovint ciutats mitjanes (Amiens) en benefici de les metròpolis susceptibles de generar un trànsit important.

L'elaboració progressiva del mapa del TGV francès, que necessita la perllongació més enllà de les fronteres, no pot deixar indiferents els responsables de la regió de Toulouse. A curt termini, Toulouse es pot trobar entre els dos eixos més grans d'Europa del sud-est, associant els serveis del TGV i les autopistes: a l'est, l'eix Montpellier-Barcelona, a l'oest, Bordeaux-

Hendaye-Madrid. Amb l'entrada en funcionament el setembre de 1990 d'una línia TGV, París-Bordeaux-Toulouse, que efectua el recorregut en 5 hores i 7 minuts, i que guanya 50 minuts en relació al trajecte directe via Limoges, la SNCF ha donat un pobre consol als polítics electes del Midi-Pyrénées.

Com per *La bataille des routes*, s'entén, doncs, la mobilització que es va fer per aturar aquesta marginació. Els estudis fets el 1990 mostren que s'ha tingut en compte aquesta inquietud. S'han proposat dues solucions⁵. L'anomenada TGV Midi-Pyrénées que implica la perllongació de la nova línia actual de Tours a Bordeaux (Bordeaux estaria a 2 hores i 6 minuts de la capital), i la construcció d'una línia entre Langon i Toulouse de 177 km. El recorregut total entre Toulouse i París, evitant

així Bordeaux, s'efectuaria aleshores en una via de velocitats comercials de 300 km/h que comportaria una durada de trajecte de 2 hores i 48 minuts. L'altre projecte asseguraria la connexió amb el TGV sud-est, primer per una reorganització de la línia actual entre Toulouse i Carcassonne, i més tard per una nova línia que efectuaria la connexió entre Béziers i Narbonne. El conjunt de reformes entre Bordeaux i el Bas-Languedoc constituïria el TGV Gran Sud situant Toulouse a 1 hora de Bordeaux, 1 hora i 55 minuts de Marseille, 2 hores de Barcelona i 2 hores i 25 minuts de Lyon.

Nota:

5. *Liaisons ferroviaires à grande vitesse. TGV Midi-Pyrénées, TGV Aquitaine, TGV Grand Sud.* SNCF. Juny, 1990.

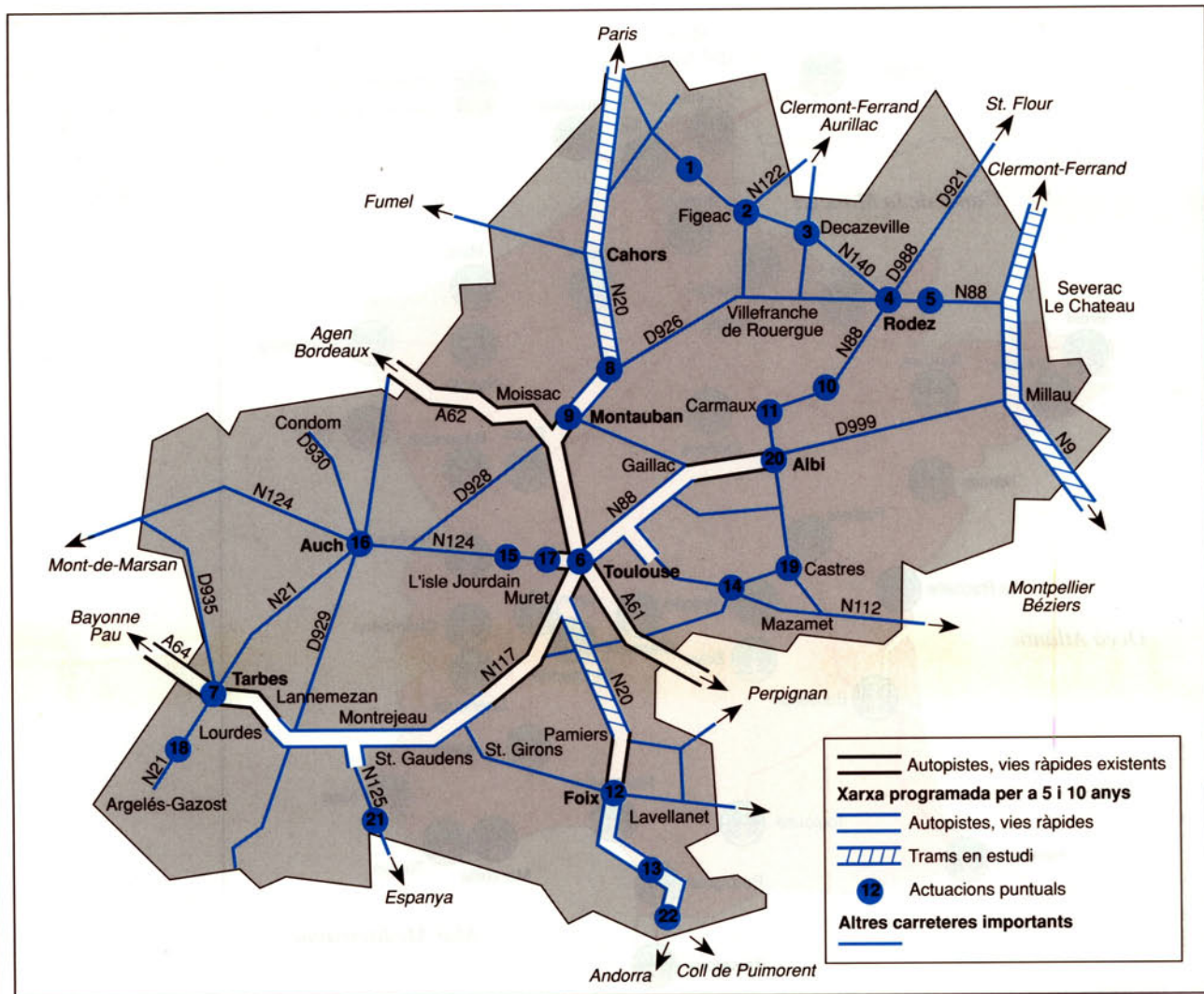


Figura 3: Esquema dels grans ordenaments de carreteres al Midi-Pyrénées després del contacte del Pla Estat-Regió 1989-93

(Font: Région Midi-Pyrénées, núm. 10. 1989)

Hom no ha d'il·lusionar-se per la multiplicitat de projectes. Igual que els projectes directors de carreteres dels anys seixanta, és sempre possible calmar els ànims proposant un gran nombre de projectes en l'esquema director d'enllaços de gran velocitat establert el 1990. Però siguin les que siguin les participacions financeres dels col·lectius territorials, la quantitat compromesa és tal que s'imposa repartir les obres a llarg termini i seria inútil esperar el començament del TGV Midi-Pyrénées o del TGV Gran Sud abans dels anys 2005-10. Des d'ara fins aleshores els obstacles de la regió tolosina en les relacions entre les *evocuitats* pesará perillósament sobre l'economia local. Seran els enllaços aeris una mesura per atenuar-los?

Enllaços aeris

La ràpida expansió de trànsit de l'aeroport de Toulouse-Blagnac (1 273 000 passatgers el 1980, 2 950 000 el 1989, 97 000 dels quals en trànsit) ha obligat a fer remodelacions importants. La nova terminal de Blagnac II ja està saturada i es fan grans treballs per duplicar la seva capacitat per al 1992.

El gran progrés de la línia Paris-Toulouse testimonia l'èxit que amb 1 870 500 passatgers el 1989 i 19 vols diaris, s'ha convertit en la primera línia de la companyia Air Inter, en competència amb Toulouse-Marseille. Només ella representa el 82% del trànsit nacional de Toulouse-Blagnac i el 66% del trànsit total, exceptuant-ne els vols en trànsit. Air Inter té uns beneficis importants, conseqüència de les poques possibilitats de connexions ràpides per

carretera i per tren amb la capital, mentre que a la majoria de llocs (Paris-Marseille i en principi Paris-Bordeaux) sofreixen la competència dels TGV.

La situació és menys brillant en les altres línies aèries que surten de Toulouse. Entre les línies internes només ha triomfat Toulouse-Lyon amb 120 000 passatgers i tres vols, anada i tornada, diaris, lluny del trànsit de viatgers amb Nice (40 000) o dels vols amb Nantes i Marseille, garantits per la companyia TAT.

La història de les línies internacionals regulars és particularment vacil·lant. Les relacions industrials establertes entre les organitzacions aeronàutiques de Toulouse i el Regne Unit expliquen sens dubte l'augment de trànsit entre Toulouse i London (28 000 passatgers el 1980, 180 000 el 1988)



Les noves construccions d'oficines a les àrees tecnopolitanes no fan sinó agreujar els problemes del transport tolosí

(Foto: J. P. Lévy)

on es nota la competència entre Air France, British Airways i Dan Air. En altres vols regulars no s'arriba a aconseguir els 20 000 passatgers, el que explica el temps de les companyies implicades. Així, per exemple, el vol Toulouse-Frankfurt fou tancat l'any 1977, obert el 1981, interromput de nou el 1985, i reobert el 1987. Els últims anys s'han caracteritzat per l'ampliació de l'oferta de vols a les grans ciutats europees, Milano i Madrid (1980), Manchester (1983), Hamburg (1984), Barcelona (1987) i, més tard, Zürich i Roma.

En molts casos és la presència dels membres de l'Aérospatiale en aquestes ciutats la que justifica aquest esforç. Però els imperatius de la rendibilitat aconsellen tancar-los de nou i Air France anunciava el mes de novembre de 1990 la supressió dels vols amb Zürich, Porto, Barcelona, Bruxelles i Lisboa. Prendran les altres companyies les mateixes mesures? Entre els vols europeus menys amenaçats es trobarien London, Genova, Milano, Roma, Frankfurt i Madrid amb serveis d'anada i tornada diaris el 1990.

Per destins més llunyans, dos raonaments semblen possibles. Un que afirma els antics enllaços amb les antigues colònies d'Àfrica i que justifica un o dos vols setmanals a Alger, Rabat, Dakar ...; l'altre, que no s'ha pogut imposar, responia a les preocupacions del món dels negocis: els tres vols directes setmanals a New York, inaugurats l'octubre de 1989 no s'han mantingut i l'únic que perdura amb escala a New York és a punt de desaparèixer. Tot això demostra els límits del potencial econòmic de la població tolosina i de la seva regió. Moltes vegades el llindar crític no és prou per assegurar el manteniment de les línies aèries internacionals. Ara bé, l'absència d'aquestes línies, que no es compensa ni amb la carretera ni amb el tren per raons que ja s'han explicat abans, pot desanimar els nous inversors i com-

Nota:

6. Marconis, R.: "L'aménagement de nouvelles liaisons transpyréennes: un enjeu européen?", a *Revue Géographique de l'Est*, núm. 3-4. 1989.

prometre a curt termini la dinàmica tecnopolitana.

Les relacions transpirenàiques⁶

Las relacions entre Toulouse i Espanya depenen de les infraestructures modernes (autopistes, vies de tren) situades en els dos extrems de la serralada pirenaica. Ni les carreteres, de difícil accés, impracticables a l'hivern (Puymorens, Val d'Aran, Vallé d'Aure), ni el tren, ni el túnel de Puymorens no poden aconseguir un trànsit important en el seu estat actual.

L'entrada d'Espanya a la CEE i l'augment d'intercanvis fronterers han reactivat projectes, a vegades seculars, de noves unions transpirenàiques per la zona central dels Pirineus. Però cap itinerari no ha aconseguit imposar-se de veritat i la competència entre diferents propostes ha revelat l'absència de solidaritat regional. Toulouse relativament ben relacionada amb Barcelona, via Perpignan, podria allargar el seu horitzó econòmic establint un itinerari que assegurés les relacions amb Zaragoza (per la Val d'Aran?). Solució evi-

dentment molt competent la del projecte d'Ariège de fer un túnel sota el Puymorens o amb projectes més occidentals amb túnels a Gavarnie o a Somport.

Mobilitzant depressa les instàncies europees, els polítics d'Ariège han aconseguit imposar el seu punt de vista: la concessió del túnel de Puymorens, la construcció del qual ha començat a principis del 1990, la té la Société des Autoroutes du Sud de la France, que cobrarà un peatge per pagar els deutes en compliment dels crèdits públics concedits per França i la CEE. El 1994 es portarà a terme una nova carretera "d'interès europeu" en direcció a Barcelona, però per absorbir un trànsit suficient, que pot ser supervalorat, tot servei de comunicació d'avant-país s'ha repensat amb la decisió d'afegir un enllaç d'autopista entre Toulouse i Pamiers i de millorar la RN 20.

Amb retard, els altres projectes maduren poc a poc, però hauria d'imposar-se en nom de l'equilibri geogràfic, l'enllaç Pau-Zaragoza per un túnel sota el Somport. En el mateix itinerari, la SNCF no fa cas de les múltiples sol·licituds espanyoles o d'alguns polítics locals francesos, i no sembla molt decidida a tornar a fer funcionar la línia

Pau-Canfranc, tancada al trànsit després d'un accident als anys setanta.

Entre aquests dos grans eixos, recuperant els carrils parats a principi de segle per l'establiment de les línies ferroviàries transpirenaïques per la part central de la serralada⁷, es tem que per manca de crèdits, es facin per economia altres carreteres transfrontereres i decebin les esperances dels seus promotors. No s'haurien d'oblidar les lliçons del túnel Aragnouet-Bielsa obert el 1976, a 1 827 m d'altitud, l'impacte del qual va ser feble a causa d'accessos mediocres i del tancament hivernal que és norma des del 1990.

Conclusió

Els projectes d'enllaços transpirenaïcs testimonien les grans rivalitats locals en detriment d'una veritable solidaritat regional. Però pot existir aquesta solidaritat mentre que una regió com Midi-Pyrénées és més una entitat administrativa, imposada pel poder central, que l'expressió d'una lògica econòmica i social?

Torna aquesta pregunta, durament, a proposta de cada una de les infraestructures del transport presentades aquí. Aquestes últimes són incontestablement concebudes en funció de la metròpoli tolosina, perquè, rendibilitat obliga, és ella que indueix els fluxos que justifiquen les inversions molt costoses. Analitzant els nombrosos projectes que s'han multiplicat aquests darrers anys, mobilitzant crèdits públics

de l'Estat però també dels col·lectius territorials, alguns protagonistes de la vida econòmica o política alimenten l'esperança de fer aprofitar més els departaments i les principals ciutats de Midi-Pyrénées.

Aleshores es veuen sorgir les proposicions sorprenents com l'elecció del traçat de l'autopista Toulouse-Pamiers. Aquest enllaç, una vegada adoptat, sembla lògic fer-lo l'itinerari més directe, seguint l'actual RN 20 avui molt plena i perillosa. Seria més fàcil per les comunicacions en les zones d'activitats de la perifèria sud-oest de Toulouse, així com per l'aeroport amb la circumval·lació externa oest en projecte, mentre que una part de la circulació podria aturar-se a l'entrada de la ciutat i canalitzar-la cap al final de la primera línia de metro que anirà al centre l'any 1993. Es conciliarien així els interessos regionals, la comunicació del futur túnel de Puymorens i els de l'aglomeració tolosina amb accessos que pateixen embussaments i pertorben greument la vida econòmica i social.

Tots aquests arguments semblen ser ignorats pels partidaris d'un traçat rural que empalmi l'enllaç Toulouse-Pamiers a l'autopista A61, a l'est de Toulouse, a prop de Villefranche-de-Lauragais!

Data de recepció de l'original: 12.90

Robert Marconis
Catedràtic de Geografia
CIEU

Universitat de Toulouse-Le Mirail

Nota:

7. Sermet, J.: "Communications pyrénéennes et transpyrénéennes", a *Actes du 2^e Congrès International d'Études pyrénéennes*, (Luchon-Pau, 1954), pàgs. 59-191. 1960.

Sta. Secretària de la
"Revista Catalana de Geografia"

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA
Balmes, 209-211
08006 BARCELONA

Sta. Secretària de la
"Revista Catalana de Geografia"

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA
Balmes, 209-211
08006 BARCELONA

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA



Departament de Política Territorial i Obres Públiques
GENERALITAT DE CATALUNYA

Nom

Professió Adreça

Ciutat (.....) Estat

CODI POSTAL

Vol subscriure's a la "Revista Catalana de Geografia" com:

- subscriptor numerari subscriptor educacional subscriptor en formació, per a la qual cosa adjunta fotocòpia del seu document d'identitat.

La subscripció l'abonarà mitjançant:

- taló, conformat a nom de l'Institut Cartogràfic de Catalunya
 domiciliació bancària, per a la qual adjunta lletra signada donant l'ordre de pagament al Banc o Caixa

..... a de de 199

Signatura

Nom

Professió Adreça

Ciutat (.....) Estat

CODI POSTAL

Vol subscriure's a la "Revista Catalana de Geografia" com:

- subscriptor numerari subscriptor educacional subscriptor en formació, per a la qual cosa adjunta fotocòpia del seu document d'identitat.

La subscripció l'abonarà mitjançant:

- taló, conformat a nom de l'Institut Cartogràfic de Catalunya
 domiciliació bancària, per a la qual adjunta lletra signada donant l'ordre de pagament al Banc o Caixa

..... a de de 199

Signatura

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA



Departament de Política Territorial i Obres Públiques
GENERALITAT DE CATALUNYA