



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 86

Question orale n° 261

Texte de la question

M. Jean-Jacques Guillet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'annulation, le 20 février dernier, par le Conseil d'Etat des décrets du 21 février 1994 par lesquels l'Etat confiait à la société Cofiroute la concession de la partie souterraine de l'A 86, entre Rueil-Malmaison et Versailles. Cette annulation était consécutive au recours formé par la commune de Vaucresson et d'autres communes riveraines du tracé retenu, qui demandent toutes une modification de celui-ci et la réalisation du bouclage sans péage. Connaissant l'opposition du ministre au péage urbain, qui s'est manifesté notamment par son refus du projet Muse, mis en oeuvre par le conseil général des Hauts-de-Seine, il souhaite connaître ses intentions exactes dans le cas de l'A 86. Il lui demande s'il estime que le péage urbain est acceptable dans ce cas et pas dans d'autres et pourquoi, s'il maintient ses réserves à l'égard du péage urbain, comment il envisage le financement de la réalisation de cette voirie et si celui-ci serait facilité par l'adoption d'un tracé alternatif proposé par les collectivités concernées.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Jacques Guillet a présenté une question, n° 261, ainsi rédigée:

«M. Jean-Jacques Guillet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'annulation, le 20 février dernier, par le Conseil d'Etat des décrets du 21 février 1994 par lesquels l'Etat confiait à la société Cofiroute la concession de la partie souterraine de l'A 86, entre Rueil-Malmaison et Versailles. Cette annulation était consécutive au recours formé par la commune de Vaucresson et d'autres communes riveraines du tracé retenu, qui demandent toutes une modification de celui-ci et la réalisation du bouclage sans péage. Connaissant l'opposition du ministre au péage urbain, qui s'est manifestée notamment par son refus du projet MUSE, mis en oeuvre par le conseil général des Hauts-de-Seine, il souhaite connaître ses intentions exactes dans le cas de l'A 86. Il lui demande s'il estime que le péage urbain est acceptable dans ce cas et pas dans d'autres et pourquoi; s'il maintient ses réserves à l'égard du péage urbain, comment il envisage le financement de la réalisation de cette voirie; et si celui-ci serait facilité par l'adoption d'un tracé alternatif proposé par les collectivités concernées.»

La parole est à M. Jean-Jacques Guillet, pour exposer sa question.

M. Jean-Jacques Guillet. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, vous connaissez bien ce problème sur lequel j'avais déjà interrogé vos prédécesseurs, M. Bosson et M. Pons.

Chacun s'accorde à souhaiter en Ile-de-France, mais le problème dépasse largement le cadre régional; le bouclage de l'autoroute A 86. Un tracé mixte avait été prévu dès 1992, souterrain à partir de Rueil-Malmaison jusqu'à Rocquencourt pour les poids lourds, et jusqu'au pont Colbert en passant par Vaucresson afin de rejoindre l'A 13, pour les véhicules légers. Or, au cours des derniers mois, deux événements se sont produits. Le premier, c'est l'annulation de deux décrets du 21 février 1994 tendant à confier la concession de cette partie à la société Cofiroute, au motif qu'il s'agissait d'avenants à une concession ancienne. On peut du reste se demander si l'Etat n'avait pas alors agi un peu légèrement. Le Conseil d'Etat a privilégié, comme c'est désormais son habitude, le droit de la concurrence. Qu'on le regrette ou qu'on s'en réjouisse, force est de le constater.

Cette annulation faisait suite au recours formulé par les collectivités riveraines, qui, il faut le souligner, souhaitent que l'on accorde la priorité au seul tracé Ouest, éliminant donc le tracé passant par Vaucresson et allant jusqu'au pont Colbert. Cette solution, au coût moindre au demeurant, a jusqu'alors été refusée par les différents ministres qui se sont succédé.

Le second événement, c'est votre refus d'autoriser la création d'un réseau routier souterrain, lié à un réseau de transport en commun, en l'occurrence le projet MUSE, conçu par le conseil général des Hauts-de-Seine.

Monsieur le ministre, alors que vous avez lancé un appel d'offres européen, rendu nécessaire par la situation, ce qui implique que vous acceptiez de nouveau le principe de la concession, donc du péage, pourquoi refusez-vous le projet de réseau à péage MUSE dont le tracé prévu pour le premier tronçon, reliant le boulevard urbain de Gennevilliers au périphérique parisien, apparaissait parfaitement rentable et ne nécessitait aucune intervention des collectivités locales, départementales, régionales et a fortiori de l'Etat, alors que vous semblez accepter le principe du péage urbain pour l'A 86 ? Le problème ne se pose même pas en termes géographiques: il ne saurait y avoir vérité en deçà des Pyrénées, erreur au-delà, puisqu'il s'agit très exactement du même département...

Par ailleurs, si vous admettez que le tracé Ouest est trop lourd pour être entièrement financé par l'Etat, la région, éventuellement les collectivités locales, pourquoi ne pas retenir que le seul tracé Est qui, partant de Rueil-Malmaison, rejoindrait l'autoroute A 13 à Rocquencourt ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, comme vous avez débordé un peu dans votre argumentation, je déborderais moi aussi un peu de la réponse que je vous avais préparée.

Pour commencer, ce que le Conseil d'Etat a décidé d'annuler, ce sont, vous le savez fort bien, deux décrets pris par le gouvernement précédent, que vous avez soutenu.

M. Jean-Jacques Guillet. Pris en application de décisions de 1992 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les deux décrets annulés ont bel et bien été pris par le gouvernement précédent. En revanche, le Conseil d'Etat n'a pas annulé la déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire le tracé et le principe du péage.

Cela prouve, entre parenthèses, que lorsqu'on accepte des décisions européennes, sur les appels d'offres par exemple, on ne peut se considérer autorisé à passer outre. Ce n'est en tout cas pas une bonne méthode pour aller de l'avant.

Les décrets annulés par le Conseil d'Etat avaient approuvé les septième et huitième avenants à la concession accordée à la Compagnie financière et industrielle des autoroutes, en d'autres termes Cofiroute, pour l'autoroute A 86 ouest. Le Gouvernement a néanmoins décidé de maintenir le projet, tant dans son mode de financement que dans son tracé, puisqu'il s'agit d'assurer le bouclage de l'A 86, auquel, du reste, personne ne s'est opposé. Il convient de rappeler à ce propos que les déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France représenteront demain les trois quarts des déplacements motorisés, comme le montrent les études prévisionnelles à l'horizon 2015.

Pour satisfaire ces besoins, il est nécessaire de réaliser les grandes rocade, A 86 et Francilienne. Mais la priorité sera clairement donnée aux transports collectifs qui, actuellement, sont insuffisamment développés de banlieue à banlieue.

Or, en 1999, la rocade A 86 sera achevée, à la seule exception du bouclage de l'Ouest parisien, celui dont vous parlez. Le passage dans cette zone urbaine particulièrement dense est étudié depuis plus de vingt-cinq ans. L'idée d'un passage souterrain s'est rapidement imposée. La réalisation en tunnel nécessite un investissement de plus de 11 milliards de francs, hors de portée des possibilités budgétaires de l'Etat et de la région Ile-de-France, si l'on veut que les avantages très attendus de ce bouclage en termes de fluidité de trafic soient effectifs avant dix ans ou vingt ans.

Dans ce cas précis, le coût de l'ouvrage ne pouvait être financé dans le cadre des contrats de plan Etat-région et sur fonds budgétaires à un horizon raisonnable, et le gouvernement précédent, que vous souteniez, a décidé de maintenir le principe d'une liaison à péage.

Pour ce qui concerne son tracé, l'A 86 doit capter le mieux possible le trafic entre les zones urbanisées de la couronne, afin d'y soulager les voies locales.

Les résultats des études ont clairement montré que le tracé Ouest allongeait le bouclage de l'A 86 de six kilomètres environ pour un parcours qui n'en fait que dix dans la solution retenue. Il faut savoir que la longueur

moyenne des déplacements en voiture est de l'ordre de sept kilomètres en Ile-de-France. De ce fait, le trafic attiré par le tracé Ouest ne représentait que les deux tiers de celui capté par le tunnel qui est celui du projet actuel. Le tracé Ouest n'aurait donc pu assurer la fonction de rocade de l'A 86 et le trafic aurait continué à emprunter les voies traditionnelles de surface déjà surchargées.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion, monsieur le député, d'en discuter avec plusieurs de vos collègues appartenant à la même sensibilité que la vôtre. Le tracé d'utilité publique a été retenu comme à même d'assurer les fonctionnalités dévolues à la rocade A 86.

Compte tenu de son importance pour la région Ile-de-France, tout est mis en oeuvre pour que l'A 86 Ouest soit achevée dans les plus brefs délais. D'ores et déjà je peux vous indiquer que l'avis de publicité pour la concession de l'A 86 a été publié de façon à permettre une nouvelle attribution de la concession aussi rapidement que possible.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Guillet.

M. Jean-Jacques Guillet. Monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné si je vous dis que votre réponse ne me satisfait qu'à moitié.

Certes, et tout le monde en est d'accord, il faut boucler l'A 86.

Que la densité du trafic soit telle qu'elle exige deux tunnels - une étude du syndicat des transports parisiens indiquait, en effet, très récemment que les bouchons coûtaient chaque année 2,9 milliards de francs à la collectivité - n'explique pas pourquoi vous vous refusez à accepter, par exemple, le projet Muse. Pas plus que cela n'explique pourquoi vous acceptez le péage dans un cas et non dans l'autre.

Vous déclarez que pour financer les 11 milliards de francs il n'y avait pas d'autre solution que le péage et vous m'opposez que les décrets de 1994 ont été adoptés par le gouvernement que j'ai soutenu. C'est méconnaître mon esprit critique, y compris sur le principe des appels d'offres européens, dont nous reparlerons sans doute cet après-midi dans cet hémicycle. En l'occurrence, le gouvernement de 1994 n'a fait qu'appliquer les décisions qui avaient été prises précédemment, puisque la déclaration d'utilité publique impliquait un tracé qui coûtait 11 milliards de francs et que ce coût nécessitait le péage.

Vous vous êtes montré trop polémique et pas assez technique, monsieur le ministre !

En ce qui concerne le projet MUSE, vous ne m'avez apporté aucune réponse et je suis très déçu.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Que vous soyez déçu ne m'étonne pas !

D'abord, puisque le Conseil d'Etat a annulé des décrets pris par le gouvernement précédent, mais n'a remis en cause ni la déclaration d'utilité publique, ni le tracé, ni le principe du péage, je veux sortir de cette situation nouvelle, avec l'objectif d'assurer le bouclage. Au nom du Gouvernement, je mets, par conséquent, l'appel d'offres à nouveau en publicité. Telle est ma démarche, elle est responsable et raisonnable.

Ensuite, vous évoquez le débat sur le projet MUSE et mon attitude en ce qui concerne l'A 86. J'ai fait part de la détermination du Gouvernement à M. Pasqua, en particulier, qui sait qu'il n'est pas systématiquement favorable à des mises en péage des autoroutes urbaines. M. Pasqua a reconnu qu'il lui appartenait donc désormais de proposer que les études réalisées par le conseil général des Hauts-de-Seine qui avaient fait l'objet d'un grand débat, soient en quelque sorte «mises au pot commun». Il ne faudrait pas, en effet, qu'elles soient perdues et nous avons convenu tous les deux que c'était là une démarche plutôt positive.

Aujourd'hui, nous nous trouvons face à un blocage lié à la mise en cause de décisions prises par le gouvernement précédent - lequel n'était pas obligé de les prendre - à savoir les décrets de 1994 et de 1995. Il nous faut avoir une attitude positive et nous efforcer de réaliser le bouclage dans les meilleures conditions. Tous les élus que j'ai rencontrés - et dans cette zone, ils sont plutôt de votre bord - sont dans cet état d'esprit comme le Gouvernement.

Soyez assuré, monsieur le député, que je mettrai tout en oeuvre pour que le bouclage soit effectué. Sinon nous aurions commis un gâchis énorme non seulement pour la réalisation cette partie de l'A 86, mais pour l'ensemble de la rocade prévue. Dans ces conditions, il vaudrait mieux éviter toute polémique de caractère politicien pour songer à l'intérêt général et à l'amélioration de la circulation en région parisienne, d'abord et avant tout.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Guillet](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (8^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 261

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 1er avril 1998, page 2313

Réponse publiée le : 8 avril 1998, page 2594

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er avril 1998