



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes

Question orale n° 424

Texte de la question

M. Pierre Cohen attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question des péages autoroutiers en milieu urbain. Le développement des grandes agglomérations a induit une hausse considérable des déplacements pendulaires qui se font essentiellement en voiture car la politique des transports en commun et des pistes cyclables au cours de ces dernières années n'a pas été assez soutenue par les pouvoirs publics et les collectivités territoriales. La physionomie des entrées de ville a ainsi été modelée par le phénomène du « tout voiture » et seuls des projets de requalification urbaine de qualité permettront de réhabiliter le lien social dans ces zones. En outre, l'absence de gratuité de certains tronçons autoroutiers pénalise les nouvelles zones d'activités, les couches sociales les moins aisées, les travailleurs soumis à la flexibilité et entraîne des effets discriminatoires sur le territoire national. L'agglomération toulousaine n'échappe pas à ce phénomène avec le péage du Palays sur l'autoroute A 61, contre lequel se sont fortement mobilisés les usagers, les riverains, de nombreux élus et des associations de défense regroupées au sein d'une coordination qui ont adressé à la préfecture de la Haute-Garonne un plan d'ensemble sur la base du déplacement du péage à une quinzaine de kilomètres environ. Face au désengagement de l'Etat, il souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement pourrait engager pour rétablir l'égalité entre les citoyens, faciliter leur libre circulation dans les agglomérations urbaines et sa position au regard des péages urbains, et plus particulièrement en ce qui concerne le péage sud-est de l'autoroute A 61.

Texte de la réponse

M. le président. M. Pierre Cohen a présenté une question, n° 424, ainsi rédigée:

«M. Pierre Cohen attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question des péages autoroutiers en milieu urbain. Le développement des grandes agglomérations a induit une hausse considérable des déplacements pendulaires qui se font essentiellement en voiture car la politique des transports en commun et des pistes cyclables au cours de ces dernières années n'a pas été assez soutenue par les pouvoirs publics et les collectivités territoriales. La physionomie des entrées de ville a ainsi été modelée par le phénomène du «tout-voiture» et seuls des projets de requalification urbaine de qualité permettront de réhabiliter le lien social dans ces zones. En outre, l'absence de gratuité de certains tronçons autoroutiers pénalise les nouvelles zones d'activités, les couches sociales les moins aisées, les travailleurs soumis à la flexibilité et entraîne des effets discriminatoires sur le territoire national. L'agglomération toulousaine n'échappe pas à ce phénomène avec le péage du Palays sur l'autoroute A 61, contre lequel se sont fortement mobilisés les usagers, les riverains, de nombreux élus et des associations de défense regroupées au sein d'une coordination, qui ont adressé à la préfecture de la Haute-Garonne un plan d'ensemble sur la base du déplacement du péage à une quinzaine de kilomètres environ. Face au désengagement de l'Etat, il souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement pourrait engager pour rétablir l'égalité entre les citoyens, faciliter leur libre circulation dans les agglomérations urbaines et sa position au regard des péages urbains et, plus particulièrement, en ce qui concerne le péage Sud-Est de l'autoroute A 61.»

La parole est à M. Pierre Cohen, pour exposer sa question.

M. Pierre Cohen. Monsieur le ministre de l'équipement, ma question porte sur l'avenir des péages urbains, et plus particulièrement celui du sud-est toulousain.

Le développement urbain des grandes agglomérations a induit une hausse considérable des déplacements, qui se font essentiellement en voiture puisque la politique des transports en commun et des pistes cyclables, ces dernières années, n'a pas été assez soutenue par les pouvoirs publics et les collectivités territoriales. La France enregistre donc un certain retard en matière de déplacements multimodaux. La physionomie des entrées de ville a ainsi été modelée par le phénomène du «tout voiture» et seuls des projets de requalification urbaine de qualité permettront de réhabiliter le lien social entre ces zones.

Chaque jour, pour se rendre sur leur lieu de travail, les citoyens doivent emprunter des tronçons de réseaux autoroutiers, dont certains, les plus récemment construits, sont payants. Or l'absence de gratuité pénalise les nouvelles zones d'activité, les couches sociales les moins aisées, les travailleurs soumis à la flexibilité, et entraîne des effets discriminatoires sur le territoire national.

L'agglomération toulousaine n'échappe pas à ce phénomène, avec le péage du Palays, sur l'autoroute A 61, contre lequel se sont fortement mobilisés les usagers, les riverains, de nombreux élus et des associations de défense regroupées au sein d'une coordination. De nombreuses pétitions et motions ont été adressées à la préfecture de la Haute-Garonne, proposant un plan d'ensemble sur la base, entre autres, du déplacement du péage à une quinzaine de kilomètres environ, ce qui éviterait l'asphyxie dans le secteur sud-est de l'agglomération et de nouveaux investissements lourds d'infrastructures routières.

Face au désengagement de l'Etat, dans un passé récent, en matière de politique autoroutière avec ses conséquences sur l'aménagement du territoire, je souhaite, monsieur le ministre, connaître les mesures que le Gouvernement pourrait prendre afin de rétablir l'égalité entre les citoyens, et de faciliter leur libre circulation dans les agglomérations urbaines, ainsi que sa position concernant les péages urbains, plus particulièrement le péage sud-est de l'autoroute A 61.

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 le soulignez, Toulouse est aujourd'hui dotée d'un bon réseau autoroutier.

La construction d'autoroutes représente, en effet, une des réponses possibles à des besoins de déplacement, mais, du fait des fortes contraintes de l'environnement urbain, leur réalisation se caractérise par des coûts particulièrement élevés. C'est pourquoi le recours au péage par l'utilisateur s'est révélé, dans certains cas, nécessaire, compte tenu des contraintes qu'implique le recours au paiement par le contribuable.

Pour les infrastructures déjà réalisées, le péage perçu par les sociétés concessionnaires sert à financer à la fois l'entretien, l'exploitation, les travaux de sécurité et à rembourser les emprunts contractés pour la réalisation des investissements.

La mise en gratuité d'une section d'autoroute ne peut être envisagée qu'en contrepartie d'un «rachat de péage» par les collectivités qui le demandent, comme cela d'ailleurs a été le cas pour le péage de Roques.

Toutefois, des formules d'abonnement peuvent donner satisfaction aux usagers locaux, en répondant à leur attente, notamment pour les déplacements domicile-travail, à un coût nettement inférieur pour la collectivité à celui que représente la gratuité totale, qui fait supporter à la collectivité le coût du trafic de transit. On est toujours confronté à ce type de problème.

Le cas de Toulouse est particulièrement significatif, puisque les demandes que vous évoquez visent à instaurer la gratuité sur quatre autoroutes dans un rayon de quinze à vingt kilomètres autour de l'agglomération.

J'ai demandé qu'une étude soit réalisée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine pour évaluer avec précision l'impact de l'éventuelle mise en gratuité. Cet impact est de deux ordres puisque, au-delà du rachat de péage lui-même, il convient de prendre en compte le fait que la gratuité provoque un afflux de trafic qui rendra nécessaire des investissements de capacité supplémentaires pour maintenir, sur les autoroutes et la voirie ordinaire, une fluidité acceptable.

En outre, il est fort probable que la gratuité provoquerait une augmentation de la part de la route pour les déplacements urbains dans l'agglomération.

L'étude que je viens d'évoquer devra donc être intégrée aux réflexions plus larges - comme vous l'avez demandé dans votre question, monsieur le député - engagées au niveau de l'agglomération toulousaine pour élaborer, dans les délais impartis, le plan de déplacements urbains. Il s'agira de déduire de ce plan une approche rationnelle de l'organisation de la voirie d'agglomération par les différents maîtres d'ouvrage concernés: la commune, le département, l'Etat.

Je souhaite que la concertation en vue d'une planification stratégique permette de dégager les priorités locales de la programmation du XIIe Plan pour le transport tant des personnes que des marchandises dans l'agglomération de Toulouse.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cohen.

M. Pierre Cohen. Monsieur le ministre, il me paraît important d'avoir une réflexion globale sur les péages urbains. A cet égard l'agglomération toulousaine est assez particulière puisque les péages sont pratiquement aux portes de la ville-centre.

Parmi les différents dispositifs, vous avez oublié - même si les directives européennes sont en train de les remettre en cause - la possibilité de prolonger des concessions. Il convient également d'examiner l'impact réel de l'ouverture de nouvelles voies. Souvent obligation est faite d'en construire alors que l'autoroute est loin d'être saturée. Or, cela représente pour les collectivités locales des investissements très lourds.

En revanche, ce que je retiens d'extrêmement intéressant dans votre réponse, c'est la demande d'étude. Nous l'attendons avec impatience car elle devrait amener, autour du préfet, l'ensemble des partenaires à dialoguer sur les solutions spécifiques à mettre en oeuvre.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cohen](#)

Circonscription : Haute-Garonne (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 424

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 juin 1998, page 4867

Réponse publiée le : 17 juin 1998, page 5000

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 10 juin 1998