



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question orale n° 981

Texte de la question

M. Pierre Cohen attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les difficultés grandissantes que rencontrent les automobilistes pour se déplacer dans le secteur Sud-Est de l'agglomération toulousaine. Le développement urbain dans ce secteur a multiplié les déplacements pendulaires qui se font essentiellement en voiture et pour un certain nombre d'entre eux en empruntant une partie du tronçon du réseau routier payant des ASF. Usagers, associations et élus se mobilisent depuis des années pour dénoncer cette situation et proposent l'accès gratuit à l'autoroute sans remettre en cause celui de Montgiscard qui relève d'une convention tripartite entre le SICOVAL, le conseil général et les ASF. Cette hypothèse avait échoué au motif que le montant des tarifications ne pouvait être remis en cause. Or, le 24 février dernier, le tribunal administratif de Toulouse a donné raison à la coordination du secteur Sud-Est. Récemment, une lettre des élus concernés et de l'association a été adressée au ministère sollicitant une réactualisation des études de circulation au regard des importants travaux d'aménagement du Palays et le questionnement du Conseil d'État sur la recevabilité d'une augmentation limitée de certains tarifs de l'A 61. Une délégation a été reçue au mois de juin dernier à son ministère à ce sujet et le conseil général de la Haute-Garonne vient pour sa part de déposer un vœu dans ce sens. Au regard de ce contexte qui pénalise les zones d'activité, les couches sociales les moins aisées, les travailleurs soumis à la flexibilité et qui entraîne des effets discriminatoires sur le territoire, et vu la forte mobilisation des acteurs concernés, il souhaiterait connaître sa position sur ce dossier et sa volonté à s'engager sur les propositions qui lui ont été soumises.

Texte de la réponse

TARIFICATION DES TRONÇONS URBAINS D'AUTOROUTES À TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Pierre Cohen, pour exposer sa question, n° 981, relative à la tarification des tronçons urbains d'autoroutes à Toulouse.

M. Pierre Cohen. En l'absence du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, je voudrais attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, sur les difficultés grandissantes que rencontrent les habitants du secteur sud-est de l'agglomération toulousaine pour se déplacer au quotidien.

À l'image d'autres agglomérations, et peut-être même plus car l'agglomération toulousaine voit sa population croître de 12 000 habitants chaque année, le développement urbain dans ce secteur a multiplié les déplacements pendulaires qui se font essentiellement en voiture. Les bouchons routiers dégradent l'environnement, les retards réduisent les conditions de sécurité et la qualité de vie des usagers.

Citoyens, associations, élus se mobilisent depuis des années pour dénoncer cette situation et proposent l'accès gratuit à l'autoroute en reculant le péage sans remettre en cause celui de Montgiscard, qui relève d'une convention tripartite entre le SICOVAL, le conseil général et les ASF. Cette hypothèse, déjà évoquée lors de la précédente législature, avait échoué au motif que la différenciation des tarifications ne pouvait être remise en cause. Or, le 24 février dernier, le tribunal

administratif de Toulouse a donné raison à la coordination du secteur sud-est et a enjoint les ASF de modifier ses tarifs litigieux pour mettre un terme à la rupture d'égalité devant le service public des usagers des tronçons d'autoroute A 61 et A 66 empruntant ou venant de la rocade est de Toulouse. Récemment, une lettre des élus concernés et de l'association était adressée au ministère sollicitant une réactualisation des études de circulation au regard des importants travaux d'aménagement du Palays et le questionnement du Conseil d'État sur la recevabilité de la réalisation d'un échangeur à hauteur de Castanet, avec un déplacement du péage actuel du Palays, entre Castanet et Montgiscard, pour soulager grandement la première et la deuxième couronnes de ce secteur sud-est toulousain.

Une délégation a été reçue au mois de juin dernier au ministère de l'équipement à ce sujet et le conseil général de la Haute-Garonne vient pour sa part de déposer un nouveau vœu dans ce sens.

Au regard de ce nouveau contexte, face à une situation qui pénalise la vie économique de ce secteur et qui dégrade fortement la qualité de vie des habitants, je souhaiterais connaître la position du Gouvernement sur ce dossier et ses intentions quant aux propositions qui lui ont été soumises.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Monsieur le député, il me revient de vous communiquer la réponse de Gilles de Robien à la question que vous posez.

Vous avez d'abord exprimé le souhait que les études de circulation soient réactualisées au regard des importants travaux d'aménagement de l'échangeur du Palays et que le Conseil d'État soit notamment questionné sur la recevabilité d'une augmentation limitée de certains tarifs sur l'autoroute A 61.

Les études prospectives de trafic réalisées avant le lancement des travaux ont montré que le temps d'attente au niveau de ce point d'échanges serait diminué par trois à l'horizon 2015, une fois la première phase de ce projet réalisée. Une comparaison entre les prévisions et les trafics constatés sera réalisée à l'issue de la première phase de travaux, c'est-à-dire en 2006. Elle permettra de réactualiser les prévisions d'ensemble qui seront disponibles début 2007.

Il faut admettre que les difficultés de déplacements au sein de l'agglomération toulousaine ne sauraient être résolues uniquement par des interventions sur le réseau routier et que nous devons agir de manière concertée avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées afin de définir une politique générale, intermodale, des déplacements dans cette grande agglomération qui connaît, ce dont chacun se réjouit, une forte croissance.

Vous évoquez par ailleurs la gratuité de l'A 61. Cette hypothèse avait été écartée car jugée pénalisante en termes de coûts pour les collectivités locales, de fonctionnement de réseaux et d'urbanisme. Le jugement du tribunal de Toulouse ne nous permet pas aujourd'hui de revenir sur cette conclusion ; le jugement en question, auquel la société ASF s'est déjà conformée, portait en réalité sur l'harmonisation des péages au niveau de l'agglomération au regard du principe très général d'égalité des usagers devant le service public. Il ne remet pas en cause le principe même de tarification de l'ouvrage.

Afin de donner satisfaction aux usagers locaux, la société ASF s'est orientée vers des formules d'abonnement, baptisées avec un certain humour " ZAP 31 ", qui offrent 15 % de réduction sur les trajets à l'intérieur du département de la Haute Garonne, voire la gratuité sur le trajet le plus souvent emprunté. Tels sont les éléments de réponse que je pouvais vous communiquer au nom du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

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

M. Pierre Cohen. Vous avez raison sur un point, monsieur le secrétaire d'État : les problèmes de circulation de l'agglomération de Toulouse ne pourront être résolus sans un plan audacieux de transports en commun. Au passage, je signale que l'État est en train de réduire ses participations. Il est toujours gênant pour les collectivités de prendre ce dossier en charge. Mais, et je rejoins mes collègues sur ce point, il est difficile d'interpeller un ministre qui ne connaît pas le dossier et qui ne fait que lire une note.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Oh !

M. Pierre Cohen. Il serait préférable, j'ai déjà eu l'occasion de le souligner, que les ministres concernés soient présents, sinon la séance des questions orales se réduit à un jeu de rôles sans aucun intérêt. Je voudrais revenir sur un point sur lequel vous avez tort. Le péage en question comprend deux embranchements, un avec concession, l'autre sans concession. Cela explique l'existence de deux tarifications différenciées. Chaque fois qu'on a voulu déplacer le péage d'autoroute en amont pour

gagner une dizaine de kilomètres gratuits, on nous a opposé le fait qu'on ne pouvait pas connaître la destination finale de l'utilisateur. On justifiait ainsi le maintien du péage à cet endroit.

Mais le Conseil d'État a donné raison à la coordination sud-est. Dorénavant, les ASF sont obligées d'appliquer un tarif unique. Il n'existe donc plus maintenant aucune raison de maintenir le péage à cet endroit. Il peut être déplacé d'une dizaine de kilomètres en amont. D'autant que l'ensemble du péage est à reconstruire parce que complètement sous-calibré. Le déplacer représenterait même une économie extraordinaire puisqu'on est en train de refaire l'équivalent de l'autoroute à côté de l'autoroute pour régler les problèmes de circulation, alors qu'il suffirait de transférer le péage et d'avoir une dizaine de kilomètres, c'est-à-dire la première et deuxième couronnes, intégrés dans la circulation de l'agglomération.

C'est une question de bon sens, et même d'économie de la puissance publique dans sa globalité, et surtout cela permettrait d'améliorer la situation très rapidement puisque ce tronçon d'autoroute est actuellement sous-utilisé.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cohen](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 981

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 décembre 2004, page 10103

Réponse publiée le : 22 décembre 2004, page 11276

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 21 décembre 2004