



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Autoroutes

Question écrite n° 13609

Texte de la question

M Edouard Landrain interroge M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur la politique que compte mener le Gouvernement en matière de péages urbains, aux abords des grandes agglomérations, sur les autoroutes de contournement des villes. Les péages urbains défavorisent des secteurs entiers d'agglomération et tendent à dissuader les usagers quotidiens d'emprunter les autoroutes. En conséquence, le trafic s'alourdit sur les voies urbaines secondaires, alors que l'objet même des contournements consiste à assurer une meilleure fluidité de la circulation. Il lui demande s'il envisage d'autoriser les sociétés concessionnaires à moduler leurs tarifs sur les péages existants en amont des agglomérations.

Texte de la réponse

Reponse. - La politique de l'Etat en matière d'infrastructures en milieu urbain est de privilégier la maîtrise d'ouvrage nationale des voiries de contournement ou de rocade permettant d'assurer la continuité des itinéraires nationaux au droit des villes pour éviter la traversée des centres par le trafic de transit. La maîtrise d'ouvrage des voies de pénétration vers la ville à l'intérieur de l'anneau de rocade devrait relever de la responsabilité des collectivités territoriales. Indépendamment de cette clarification des maîtrises d'ouvrages, qui doit intervenir pour chaque agglomération après examen spécifique concerté avec l'ensemble des partenaires concernés, la construction de ces infrastructures, dont le coût kilométrique est souvent très élevé en raison des fortes contraintes liées à l'occupation du sol et de la nécessité de satisfaire les légitimes exigences de maintien de la qualité de vie des futurs riverains, a été trop souvent ralentie du fait de l'insuffisance des ressources budgétaires mobilisables. C'est ainsi qu'un retard considérable a été pris dans de nombreuses agglomérations dont les conditions de circulation en périphérie se sont très fortement dégradées au fur et à mesure des années. C'est pourquoi le Gouvernement a décidé de procéder à un effort significativement accru d'investissement en milieu urbain ou périurbain. Il est ainsi prévu, dans le cadre des contrats entre l'Etat et les régions, de porter à plus de soixante milliards de francs les investissements à réaliser de 1989 à 1993 ; sur ce montant, en hausse de 50 p 100 sur le Plan précédent, la part de la voirie en milieu urbain avoisine 45 p 100. Malgré cet effort substantiel, les délais de réalisation des infrastructures les plus urgentes demeureront souvent trop importants en regard des besoins et certains investissements devront être différés à long terme. Dans certains cas (accueil des autoroutes de liaison en milieu urbain en particulier) le recours à la concession peut permettre d'accroître le volume des réalisations envisageables à moyen terme, au bénéfice d'un meilleur fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération ; c'est à ce titre que cette solution complémentaire peut être envisagée en accord avec les collectivités concernées. Le contournement nord de Nantes, les sorties sud et est de Toulouse seront ainsi construits sous le régime de la concession à péage. Les tarifs de péage seront étudiés de façon à ne pas être dissuasifs pour le trafic. En particulier, des abonnements seront proposés aux utilisateurs quotidiens. Il en sera de même, en Ile-de-France, pour le bouclage à l'ouest de l'autoroute A 86, les sections A 88 (Orgeval - Mery-sur-Oise) et B 12 (Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy) de la francilienne, pour l'accueil des autoroutes A 16 (Paris-Amiens) et A 5 (Melun-Trappes) et pour l'autoroute A 14 (Orgeval-La Défense). Le programme d'actions immédiates en Ile-de-France, arrêté par le conseil des ministres le 13 octobre 1989, a confirmé la réalisation de

ces autoroutes concédées ; le lancement des travaux de la première d'entre elles, à savoir l'autoroute A 14, interviendra prochainement. Le Gouvernement a également décidé le recours à la concession pour la partie souterraine de l'autoroute A 86 dans l'ouest. Ces projets, dont la réalisation rapide est rendue possible par le recours au péage, décongestionneront le réseau de voirie actuellement saturé et profiteront ainsi non seulement aux usagers acceptant de payer le péage mais aussi à ceux qui, restant sur le réseau traditionnel, verront une amélioration de leurs conditions de circulation. La perception du péage fera l'usage le plus large des derniers progrès de la technologie permettant le traitement automatique des catégories d'usagers ou de véhicules, sans attente aux barrières de péage.

Données clés

Auteur : [M. Landrain •douard](#)

Circonscription : - Union du Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13609

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 mai 1989, page 2394