



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RN 20

Question écrite n° 19371

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les problèmes liés à l'aménagement de la RN 20 dont l'association antipéages RN 20 quatre voies demande qu'il soit réalisé en autoroute gratuite entre Toulouse et Pamiers. L'absence d'alternative sérieuse avec la SNCF, notamment, ne permet pas actuellement d'équilibrer les déplacements entre route et transport en commun. Mais, même dans l'hypothèse d'une nette amélioration de l'offre SNCF (dessertes cadencées), le rythme de l'augmentation de la population dans cette banlieue est tel et la situation tellement dégradée sur la route que l'aménagement de la RN 20 en liaison rapide à 2 2 voies reste d'une urgente nécessité. Les travaux actuellement programmés (dix giratoires sur vingt-cinq kilomètres notamment) s'opposent aux avis très largement majoritaires des populations (exprimés lors de l'enquête publique). Le problème est lié à celui de l'A 66. Les arguments utilisés pour justifier ces investissements (réaliser un nouvel axe Toulouse-Barcelone pour délester le trafic du Perthus) font débat dans la population. La question est posée s'il ne serait pas plus économe (en tenant compte des prévisions les plus optimistes de passage sur l'A 66), de concilier la réponse aux besoins des populations de la banlieue avec ceux du transit (marchandises et vacances) et de réaliser une RN 20 à 2 2 voies rapides telle qu'elle était d'ailleurs prévue dans le passé. Il lui demande si le Gouvernement entend organiser un débat public sur ce sujet avec toutes les parties intéressées.

Texte de la réponse

L'autoroute A 66 a été déclarée d'utilité publique par décret du 29 juillet 1996, la comparaison entre les deux options d'aménagement sur place et d'autoroute en site neuf a été effectuée. En effet, l'aménagement de la route nationale 20 à caractéristiques autoroutières au sud de Toulouse a été envisagé, mais la densité du trafic depuis Toulouse en direction du Sud, ainsi que les difficultés d'un aménagement sur place en zone péri-urbaine, ont conduit à abandonner cette solution au profit d'une solution en tracé neuf, éloignée de l'agglomération toulousaine. C'est ce qu'a montré l'étude comparative des deux solutions d'aménagement, réalisée en 1994 à la suite de demandes locales. L'intérêt de l'A 66 a été confirmé à l'issue de cette étude : coût de l'autoroute inférieur au coût de l'aménagement de la RN 20 et nuisances moindres, particulièrement du point de vue de l'urbanisme et de l'habitat. Par ailleurs, une concertation a été engagée en début d'année 1998 sur des aménagements complémentaires à réaliser sur cette route nationale. A la suite du bilan établi par le préfet de la Haute-Garonne, l'Etat se propose de retenir un parti d'aménagement en artère interurbaine à deux fois deux voies de la RN 20 depuis la RN 117 jusqu'au nord d'Auterive, suivi d'une déviation longue d'Auterive-Les Baccarets.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19371

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 septembre 1998, page 5163

Réponse publiée le : 24 mai 1999, page 3157