



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes

Question écrite n° 33882

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que, dans de nombreuses agglomérations de province et malgré les efforts de développement des transports en commun, les voiries locales et nationales se trouvent progressivement saturées par l'accroissement du trafic et notamment dans les relations domicile-travail alors que, dans le même temps, des voiries autoroutières proches ne se trouvent pas utilisées au maximum de leur capacité. Cette situation, qui conduit les collectivités locales ou l'Etat à investir dans de nouveaux ouvrages locaux coûteux (lorsque cela est possible techniquement car l'urbanisation ne le permet pas toujours), a quelque chose d'absurde. La raison de cette sous-utilisation des infrastructures autoroutières, alors qu'il y a saturation du réseau local, a une explication simple qui tient au coût du péage et des abonnements pour des relations travail-domicile répétées mais courtes, ce qui rend dissuasif ce basculement de trafic. Cette situation a conduit progressivement certaines collectivités régionales ou départementales, ou des agglomérations, soit à racheter des péages, mais il s'agit d'opérations financières très lourdes, soit à intervenir pour prendre en charge une partie de l'abonnement acquitté par le particulier, dépense répétitive et non maîtrisable car obéissant à une logique de guichet. Ces deux modes ont malheureusement l'inconvénient d'absorber une partie des ressources nécessaires par ailleurs au développement des transports collectifs. Le moment semble venu, avec le développement du télépéage, d'autoriser les sociétés autoroutières à commercialiser des produits urbains dont le prix de vente, dès lors qu'il s'agit d'infrastructures existantes, puisse être déconnecté du tarif kilométrique ordinaire habituellement utilisé pour l'élaboration du prix de l'abonnement. Une telle disposition aurait l'avantage d'apporter des recettes supplémentaires aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, exploitant des tronçons urbains en province sur des réseaux de longue distance, sans grever les moyens des collectivités territoriales qui devront de plus être davantage mobilisées pour les transports publics dans le prochain contrat de plan. Il souhaiterait connaître la position du ministre par rapport à une modification des textes permettant la mise en place de ce nouveau produit.

Texte de la réponse

S'agissant de l'application de mesures tarifaires particulières aux autoroutes en zone urbaine, la jurisprudence précise que « la fixation de tarifs différents, applicables pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public, implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure. » Le seul caractère péri-urbain des déplacements, par comparaison aux déplacements interurbains, ne suffirait ni à créer une situation objectivement différente entre les usagers, ni à induire une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation de l'ouvrage, qui seraient de nature à justifier la différence significative de tarification, que ce soit sur des infrastructures existantes ou nouvelles. Les abonnements tarifaires existants sur le réseau autoroutier, auxquels les collectivités locales contribuent, trouvent plutôt leur justification dans le motif du déplacement ou sa fréquence, qui peuvent, dans les cas particuliers où ils sont mis en place, être des critères autorisant une différenciation de la tarification. Ces abonnements donnant droit à des

réductions tarifaires ne sont pas les seuls dispositifs visant à favoriser les déplacements locaux en zone urbaine. En effet, le système de péage dit « ouvert », qui consiste à intercepter le trafic en certains points de l'itinéraire pour soumettre l'usager à un péage forfaitaire, indépendant de la distance réellement parcourue, offre aux usagers la possibilité de réaliser des trajets gratuits entre des échangeurs non équipés de gare de péage. Ce système a été validé par le juge administratif car il répond, dans les cas examinés, à une nécessité d'intérêt général dans la mesure où il permet la mise en place, sur la section en cause, d'un nombre plus important d'échangeurs, pour un coût de fonctionnement réduit, et améliore donc les conditions de circulation, en particulier en zone péri-urbaine.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 33882

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 août 1999, page 4801

Réponse publiée le : 14 août 2000, page 4859