



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 6

Question orale n° 1732

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les importantes difficultés de circulation auxquelles doit faire face l'agglomération de Melun. Depuis de nombreuses années, la possibilité de réaliser une voie de contournement avec, entre autres, deux franchissements de la Seine en plus de ceux existants reste au stade de l'étude, du fait d'un désaccord persistant entre plusieurs collectivités locales et territoriales concernées. Face à ce blocage, il propose deux mesures simples, peu coûteuses et qui présentent l'avantage d'utiliser des infrastructures autoroutières existantes. Il s'agit, d'une part, de modifier la signalétique actuelle « Paris est » sur l'autoroute A 6 avant l'embranchement de l'A 19 en la complétant par les autres destinations desservies et, d'autre part, de déplacer le péage dit « les Éprunes » actuellement situé à hauteur de Melun, pour le placer entre Pont-sur-Yonne et Montereau-Fault-Yonne. Il lui demande quelles suites il entend donner à ces deux propositions.

Texte de la réponse

AMENAGEMENT DES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES AUTOUR DE MELUN

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question, n° 1732.

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le ministre des transports, l'agglomération de Melun, chef-lieu du département de Seine-et-Marne, est depuis très longtemps handicapée pour son développement économique et, tout simplement, pour la qualité de vie de ses habitants par un trafic de véhicules légers et de poids lourds de plus en plus dense. Depuis de nombreuses années, nous affirmons l'impérieuse nécessité de réaliser une voie de contournement de cette agglomération avec, entre autres, deux franchissements de la Seine en plus de ceux existants. Malheureusement, ces projets ne sont toujours qu'au stade des bonnes intentions et n'aboutissent pas du fait d'un désaccord entre plusieurs collectivités locales et territoriales concernées.

Je propose aussi depuis de nombreuses années, d'abord en tant que président du syndicat intercommunal d'études et de programmation de la région melunaise, puis en tant que président de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, un certain nombre de mesures pour pallier cette situation. Ces mesures ont l'avantage d'être simples et peu coûteuses et permettraient une meilleure utilisation des infrastructures autoroutières existantes.

L'autoroute A6 dans le sens province-Paris est, à partir du péage de Fleury-en-Bière, régulièrement en capacité maximale, du fait, entre autres, de son utilisation vers les destinations du Nord et de l'Est de la France ainsi que vers Bruxelles et Luxembourg. La route nationale 104, dénommée Francilienne, ainsi que la route départementale 372 de Cély-en-Bière à Melun et la RN6 dans sa traversée de l'agglomération melunaise sont par conséquent constamment surchargées, comme c'est aussi le cas avant le péage de Fleury-en-Bière pour la route nationale 7 à partir de la sortie Fontainebleau et dans la traversée de cette ville, puis de la départementale 142 et de la route nationale 6 en direction de Melun.

Plus au sud, en revanche, l'autoroute A19 reliant Courtenay à Sens et l'autoroute A5, de Sens à Melun, sont très faiblement empruntées alors que, telles qu'elles existent, elles permettraient de contourner l'agglomération melunaise.

Je souhaite donc que, sur l'autoroute A6, avant l'embranchement de l'A19 et en lieu et place du panneau orange sur lequel est signalée la seule indication " Paris Est ", panneau qui laisse penser qu'il s'agit d'une simple déviation provisoire, soit implanté un panneau de signalisation de type autoroutier indiquant les destinations suivantes : Sens, Montereau, Provins, Melun, Sénart, Paris, Lille, Calais, Bruxelles, Troyes, Reims, Metz, Luxembourg, Strasbourg.

Je souhaite aussi que soit mis à l'étude sur l'autoroute A5 le déplacement du péage dit " Les Éprunes ", actuellement situé à hauteur de la ville de Melun, pour le placer entre Pont-sur-Yonne et Montereau-Fault-Yonne. Cette proposition a certes un coût important puisqu'il s'agirait de racheter une partie d'autoroute concédée mais celle-ci a le mérite d'exister et, comme je l'ai déjà dit, précédemment, elle est très peu utilisée. Je pense que ce serait particulièrement efficace pour désengorger non seulement la région de Fontainebleau et de Melun, mais aussi la RN 105 entre Montereau-Fault-Yonne et Melun, ainsi que la Francilienne entre Évry et Évry-Grégy-sur-Yerres.

J'ai déjà eu maintes fois dans le passé l'occasion de réclamer le déplacement de ce péage, mais jamais les réponses n'ont pu être considérées comme satisfaisantes par les élus de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine que je préside.

Je ne pense pas que le rachat par l'État de cette partie de l'autoroute A5 soit plus coûteux que la réalisation d'une hypothétique liaison C5 envisagée au nord de Melun pour relier l'autoroute A5 à l'autoroute A6. Il me semble important, avant de se lancer dans le financement d'infrastructures nouvelles, de se donner les moyens d'utiliser celles qui existent et qui ont été financées par de l'argent public.

Monsieur le ministre, j'espère que le bon sens pratique prévaudra enfin sur un certain nombre d'autres considérations, certes économiques, mais hélas trop souvent technocratiques.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, vous évoquez les conditions de circulation auxquelles est confrontée l'agglomération de Melun et vous proposez deux mesures susceptibles de les améliorer : un renforcement de la signalisation et un déplacement de la barrière de péage.

Comme vous le soulignez, les autoroutes A5 et A19 au sud de l'agglomération de Melun pourraient, sans gêne pour l'usager, accueillir plus de trafic qu'à l'heure actuelle. Le concessionnaire APRR prend en compte cette situation en offrant une possibilité de délestage de l'A6 par l'A5, en empruntant l'A19 lors d'incidents perturbant la circulation de l'A6.

Par ailleurs, la signalisation en place à l'échangeur de Courtenay indique depuis plusieurs années la direction " Paris Est ", sous forme d'un panneau complémentaire incitant les automobilistes de l'est et du nord de Paris à emprunter cet itinéraire en venant du sud. Je souscris à votre proposition de renforcer la signalisation sur portiques de cette bifurcation autoroutière pour permettre de réduire les encombrements du noeud autoroutier d'Évry entre l'A6 et la Francilienne. Cette signalisation sera reprise dans le cadre de la mise en service prochaine de l'autoroute A19 entre Artenay et Courtenay. L'incitation à emprunter l'A19 et l'A5 pour les usagers qui se rendent vers le nord et l'est de Paris sera renforcée à cette occasion.

Vous proposez de plus que le péage dit " Les Éprunes " soit déplacé dans un secteur compris entre Monterault-Fault-Yonne et Pont-sur-Yonne, c'est-à-dire, dans cette dernière hypothèse, d'une soixantaine de kilomètres. L'État a délégué par contrat la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A5 à la société APRR. Le recul des limites de concession, à la demande des collectivités locales, modifierait l'équilibre financier du contrat. La société concessionnaire aurait par conséquent le droit d'être indemnisée de cette perte de recettes, qu'il faudrait calculer jusqu'à la fin de la période de concession, qui est 2032. On arriverait donc à des sommes très importantes, que l'État n'a pas vocation à prendre en charge puisque ce serait à la demande des collectivités locales.

La mise en place de tarifs préférentiels pour les usagers locaux, notamment pour les trajets entre domicile et travail, pourrait constituer une réponse mieux adaptée : elle inciterait en effet les usagers à emprunter l'autoroute A5. En améliorant les formules d'abonnement existantes, elle permettrait d'offrir à ces usagers des taux de réduction sensiblement plus avantageux que ceux pratiqués actuellement. Cette bonification nécessiterait, au-delà de la politique commerciale de l'entreprise, une participation financière des collectivités territoriales intéressées directement proportionnelle aux déplacements des seuls abonnés. Ce serait plus rentable et plus efficace.

J'ai donc demandé à la société APRR de se tenir à votre disposition et à celle des collectivités territoriales

concernées afin de déterminer les formules d'abonnement pouvant être mises en place dans l'intérêt des usagers locaux de cette section de l'A5, et donc des habitants de votre agglomération.

Vous évoquez enfin le projet de contournement nord-ouest de Melun entre les autoroutes A5 et A6. Il figure dans le porter à connaissance de l'État du mois d'avril 2006 pour la révision du schéma directeur de la région Île-de-France et est totalement indépendant d'un éventuel rachat de péage sur l'A5.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1732

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 novembre 2006, page 12272

Réponse publiée le : 30 novembre 2006, page 8234

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 28 novembre 2006