



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## péages

Question écrite n° 6822

### Texte de la question

Mme Émilienne Poumirol attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet d'extension de la barrière de péage de l'autoroute A61 de Toulouse-sud. Ce péage apparaît comme trop urbain, celui-ci se trouvant à la limite communale de Toulouse, phénomène inédit par rapport aux autres agglomérations comparables. Il en résulte des difficultés de déplacement au sein de l'agglomération toulousaine, difficultés renforcées par un nouveau plan local d'urbanisme ne faisant plus de la RD813 un des axes principaux d'entrée dans le centre de Toulouse. En outre, l'extension de la barrière de péage représenterait une construction fortement inesthétique dans le paysage, en contradiction totale avec le classement du Canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco du fait de sa proximité. La solution serait donc un recul du péage et non son extension à l'entrée de Toulouse. Le même projet avait d'ailleurs été rejeté en 1998, alors même que les nouveaux moyens de transports en commun (deuxième ligne de métro, apparition du tramway, développement des lignes de bus) dont dispose l'agglomération aujourd'hui n'existaient pas. Elle souhaite alors connaître les raisons de l'autorisation de ce projet, et demande la reconsidération de cette décision.

### Texte de la réponse

La construction de l'autoroute A61 a été achevée en 1988, sur la base d'un projet déclaré d'utilité publique en 1970 ; le financement de cette section autoroutière qui relie Toulouse à Narbonne a été assuré par la société des autoroutes du sud de la France, qui bénéficie pour ce faire des recettes des péages autoroutiers. La barrière de péage pleine voie de Ramonville-Saint-Agne a donc été mise en place dans le cadre de ce projet interurbain. Il convient, à ce titre, de rappeler que l'A61 avait un usage interurbain jusqu'en 2011. En effet, le premier diffuseur se situait à Villefranche-de-Lauragais, à 24 kilomètres de la barrière de péage. La création de l'échangeur à péage de Montgiscard, en partenariat entre le concessionnaire et le conseil général de Haute-Garonne, a créé de fait un usage périurbain de cette autoroute, et un accroissement du trafic. Le projet d'extension de cette barrière relève des obligations normales du concessionnaire, et est une conséquence de ce nouvel usage de l'autoroute, souhaité par les acteurs locaux. Il répond à un objectif de maintien de la fluidité de la circulation au péage compte tenu de la croissance du trafic. Enfin, le maintien d'une barrière de péage en zone périurbaine constitue une incitation à opter pour d'autres modes de transports, ou de partager l'usage de la voiture. A cet égard, un projet de parking de covoiturage attendant au diffuseur de Montgiscard a été lancé par le concessionnaire.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Émilienne Poumirol](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (10<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, républicain et citoyen

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6822

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé** : Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire** : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [9 octobre 2012](#), page 5494

**Réponse publiée au JO le** : [11 décembre 2012](#), page 7406