



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

RN 10

Question écrite n° 40031

Texte de la question

M. Daniel Picotin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur le projet de doublement de la RN 10. Nombre de camions préfèrent l'emprunter plutôt que l'autoroute A 10 afin de ne pas avoir à acquitter les frais de péage, notamment sur le trajet entre Bordeaux et Poitiers. Pour faire face à la saturation de la RN10, il est procédé à la mise en deux fois deux voies de celle-ci. S'il est indispensable de ne pas laisser la situation actuelle perdurer, il faut néanmoins prendre en compte les inconvénients du doublement de la RN10 : son coût pour les finances publiques, les nuisances environnementales qu'il provoquera. Aujourd'hui, il convient d'éviter que la RN 10, nouvellement doublée, ne soit surchargée par le trafic routier qui devrait emprunter l'autoroute. En effet, entre une liaison deux fois deux voies payante et une liaison deux fois deux voies gratuite, le choix est simple : rien n'incite à emprunter l'A 10 plutôt que la RN10. Or, la route nationale doit devenir plus sûre et doit demeurer avant tout le moyen de la desserte locale du littoral atlantique. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures incitatives ou coercitives il compte prendre pour que les camions empruntent l'autoroute plutôt que la route nationale.

Texte de la réponse

Le projet d'aménagement en route express à deux fois deux voies de la RN 10 entre Poitiers et Bordeaux est réalisé de manière progressive depuis la fin des années 1970. Justifié par la nécessité de desservir correctement les territoires traversés ainsi que l'agglomération d'Angoulême, le parti d'aménagement choisi et la gratuité de l'itinéraire conduisent à rendre l'utilisation de la RN 10 relativement importante par rapport à celle de l'autoroute A 10. Le problème posé concerne avant tout le trafic important de poids lourds en transit. En effet, contrairement aux véhicules légers, les poids lourds en transit ne sont pas incités à emprunter l'A 10 qui n'offre pas, pour cette catégorie d'utilisateurs, un gain de temps significatif la rendant suffisamment attractive. Au contraire, la gratuité de la liaison, sa longueur plus réduite entre Poitiers et Bordeaux et son aménagement en route express à deux fois deux voies expliquent la forte proportion de poids lourds empruntant la RN 10. Si, sur le plan de la sécurité et de la fluidité de circulation de la liaison, ce trafic ne pose pas un problème en soi, dès lors que l'aménagement à deux fois deux voies est réalisé, en revanche sur le plan de l'entretien, l'usure accélérée des chaussées constitue une lourde charge qui ne peut être éludée. À ce titre, l'incitation des poids lourds en transit à emprunter l'A 10 plutôt que la RN 10 apparaît donc bien comme souhaitable. Parmi les solutions envisageables, l'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur la RN 10 avec renvoi de ce trafic sur un itinéraire de substitution, le cas échéant à péage, est une possibilité qui ne peut cependant être mise en œuvre que lorsque les nuisances présentées par cette catégorie de véhicules sur la section de voie concernée ont un caractère de gravité marquée. Le juge contrôle la légalité des mesures de police correspondantes en vérifiant de manière stricte si l'importance des contraintes imposées à certains usagers est effectivement justifiée pour atteindre le but poursuivi. La légalité de ces mesures coercitives apparaissant dans le cas de la RN 10 comme très fragile, il n'a pas été jugé opportun de poursuivre la réflexion dans cette voie. En dehors des solutions coercitives, seules des mesures incitatives peuvent être utilement envisagées. À cet égard, tout en comprenant les préoccupations exprimées, il n'est pas possible pour les sociétés d'autoroute d'accorder

des tarifs preferentiels aux transporteurs au-dela de la faculte qui leur est laissee de mettre en vigueur des baremes reduits pour les abonnements. Les conditions generales d'abonnements existantes permettent deja a tous les transporteurs de beneficier, sur l'ensemble du reseau autoroutier concede, d'une remise pouvant aller jusqu'a 30 p. 100. Ces mesures ont precisement ete mises en oeuvre pour inciter les poids lourds a circuler sur les autoroutes a peage.

Données clés

Auteur : [M. Picotin Daniel](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40031

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 juin 1996, page 3211

Réponse publiée le : 30 septembre 1996, page 5179