



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Gratuité de la portion francilienne de l'A10

Question orale n° 273

Texte de la question

Mme Aurore Bergé attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les difficultés majeures auxquelles sont confrontées les habitants du Sud-Yvelines et de l'Essonne quand ils doivent rejoindre la capitale en empruntant l'autoroute A10, sur laquelle est implantée une barrière de péage à hauteur de Dourdan. L'A10 est ainsi payante en plein cœur de la région Île-de-France, à seulement 23 kilomètres de Paris. La présence d'un péage sur une autoroute francilienne si proche de Paris constitue une rupture d'égalité entre les citoyens et entre les territoires. En Île-de-France, la plupart des autoroutes est en effet payante à partir d'environ 45 kilomètres de Paris. Même en 2018, de nombreux territoires périurbains sont encore très mal desservis par les transports en commun. L'utilisation de la voiture est donc une nécessité pour leurs habitants dans le cadre de leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Ainsi, sauf à débours des sommes importantes, pouvant aller jusqu'à 1 300 euros par an par véhicule, les automobilistes - mais aussi des poids-lourds qui ne desservent pas forcément le territoire - sont contraints de se reporter sur le réseau secondaire. La dispersion du flux de véhicules sur ce réseau secondaire, et notamment sur la RN20, provoque leur saturation. Il en résulte une augmentation du temps de trajet, des émissions de CO² plus importantes, des nuisances pour les riverains de ces axes secondaires et une dangerosité renforcée de ces axes de circulation. Depuis des années des élus et des associations des Yvelines et de l'Essonne se battent pour obtenir la gratuité de cette autoroute, empruntée au quotidien par les habitants de ces territoires. Selon les associations, la gratuité de la portion francilienne de l'A10 ne représenterait, pour le concessionnaire Cofiroute, que 8 à 10 millions d'euros de manque à gagner, pour un bénéfice net de 330 millions d'euros pour l'année 2016, encore en augmentation de 15 % par rapport à 2015. Elle lui demande quelles mesures elle envisage pour faciliter les déplacements des franciliens qui dépendent de cet axe autoroutier.

Texte de la réponse

GRATUITÉ DE LA PORTION FRANCILIENNE DE L'AUTOROUTE A10

M. le président. La parole est à Mme Aurore Bergé, pour exposer sa question, n° 273, relative à la gratuité de la portion francilienne de l'autoroute A10.

Mme Aurore Bergé. J'associe à ma question mes collègues des Yvelines et de l'Essonne Béatrice Piron, Jean-Noël Barrot, Bruno Millienne, Amélie de Montchalin, Marie-Pierre Rixain et Laëtitia Romeiro Dias.

Vous le savez, madame la ministre, les Français ne sont pas égaux en matière de mobilité, y compris au cœur de la région Île-de-France. La situation est problématique notamment pour les habitants du Sud Yvelines et de l'Essonne quand ils doivent rejoindre la capitale en empruntant l'autoroute A10, sur laquelle est implantée une barrière de péage à hauteur de Dourdan.

L'A10 est ainsi payante, en plein cœur de la région Île-de-France, à seulement 23 kilomètres de Paris. La

présence d'un péage sur une autoroute francilienne si proche de la capitale constitue selon nous une rupture d'égalité entre les citoyens et entre les territoires : en Île-de-France, la plupart des autoroutes sont en effet payantes à partir d'environ 45 kilomètres de Paris.

Même en 2018, de nombreux territoires périurbains sont encore mal desservis par les transports en commun. L'utilisation de la voiture est donc nécessaire aux habitants dans le cadre de leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Pour aller travailler et emprunter l'autoroute, les Franciliens peuvent ainsi dépenser jusqu'à 1 300 euros par an et par véhicule.

À défaut, les automobilistes mais aussi les poids lourds sont contraints de se reporter sur le réseau secondaire. La dispersion du flux de véhicules sur ce réseau, notamment sur la RN20, provoque une saturation. Il en résulte une augmentation du temps de trajet, des émissions de CO2 plus importantes, des nuisances pour les riverains et une dangerosité renforcée de ces axes de circulation.

Depuis des années, des élus et des associations des Yvelines et de l'Essonne se battent pour obtenir la gratuité de cette autoroute empruntée quotidiennement par les habitants de nos territoires. Selon les associations, la gratuité de la portion francilienne de l'A10 ne représenterait pour le concessionnaire Cofiroute que 8 à 10 millions d'euros de manque à gagner, pour un bénéfice net de 330 millions d'euros pour l'année 2016, encore en augmentation de 15 % par rapport à l'année précédente.

Madame la ministre, quelles mesures le Gouvernement est-il prêt à prendre pour soutenir la mobilité et faciliter les déplacements des Franciliens qui dépendent de cet axe autoroutier ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame la députée, vous appelez mon attention sur la portion de l'autoroute A10 qui traverse l'Île-de-France et je voudrais vous assurer que je suis très attentive à la situation des usagers qui empruntent quotidiennement la section francilienne de l'autoroute A10. Cette autoroute est concédée à la société Cofiroute jusqu'en 2034 et les liens contractuels entre l'État et ladite société prévoient l'application d'un péage sur le tronçon de l'A10 entre Allainville et La Folie-Bessin, c'est-à-dire au niveau du raccordement de la RN 118 proche des Ulis.

Le tronçon reliant Dourdan à La Folie-Bessin regroupe des usagers qui effectuent des déplacements locaux et des usagers en transit qui empruntent l'A11 et l'A10. Or une jurisprudence constante du Conseil d'État impose de respecter le principe d'égalité dans la tarification des usagers, ce qui écarte la possibilité d'établir la gratuité au bénéfice des seuls Franciliens.

Il conviendrait dès lors de procéder au rachat du péage pour l'intégralité des trajets réalisés sur cette section sur une durée calculée jusqu'à la fin du contrat de concession de Cofiroute. Le montant estimé d'un tel rachat est estimé à plusieurs centaines de millions d'euros, ce qui n'apparaît envisageable ni pour l'État, ni pour les collectivités.

Dans ce contexte, des efforts importants ont été consentis par l'État et le concessionnaire pour améliorer les conditions d'utilisation de l'autoroute A10. Des formules d'abonnement préférentielles à destination des usagers réguliers empruntant le diffuseur de Dourdan ont par exemple été mises en place. Des tarifs préférentiels destinés à favoriser le covoiturage sont également proposés, en accompagnement des aires de covoiturage réalisées à Ablis, Allainville et Dourdan. Le réaménagement du site de co-modalité de l'échangeur de Dourdan-Longvilliers prévoit notamment, quant à lui, la création de cent places de stationnement supplémentaires et la réalisation d'une gare routière.

Enfin, l'État œuvre à l'amélioration de l'offre de transport collectif sur l'autoroute A10, en expérimentant, par exemple, une voie réservée aux lignes régulières de bus circulant entre Les Ulis et Massy.

M. le président. La parole est à Mme Aurore Bergé.

Mme Aurore Bergé. Je vous remercie, madame la ministre, pour ces précisions. Il me semblerait utile que les associations et les élus de ces territoires soient reçus, afin que nous réfléchissions ensemble à des solutions encore plus innovantes.

Données clés

Auteur : [Mme Aurore Bergé](#)

Circonscription : Yvelines (10^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 273

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 avril 2018](#)

Réponse publiée le : 18 avril 2018, page 2972

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [10 avril 2018](#)