



15ème législature

Question N° : 7896	De Mme Marie-Pierre Rixain (La République en Marche - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Gratuité de la portion francilienne de l'autoroute A10	Analyse > Gratuité de la portion francilienne de l'autoroute A10.
Question publiée au JO le : 24/04/2018 Réponse publiée au JO le : 12/06/2018 page : 5137		

Texte de la question

Mme Marie-Pierre Rixain attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le cas problématique de l'autoroute A10 dans l'Essonne. Alors que l'usage des autres autoroutes franciliennes historiques est gratuit jusqu'à 50 km de Paris, celui de l'A10 est payant à 23 km de la capitale, au péage de Saint-Arnoult, à hauteur de Dourdan. Outre l'inéquité que cette situation impose entre les Franciliens, elle engendre de même une série de conséquences néfastes pour le cadre de vie des Essonnais. Sans compter la hausse de 1,33 % prévue par Cofiroute et partiellement contestée par l'ARAFER, la somme à acquitter, d'un montant de 1,70 euro, représente un coût important pour les usagers effectuant un trajet domicile-travail, qui est alourdi pour les familles disposant d'une deuxième voiture. Surtout, cette partie payante détourne une part majeure du trafic autoroutier de l'A10 vers le réseau secondaire, en particulier la RN20, qui lui est parallèle. On compte ainsi environ 75 000 véhicules/jour aussi bien sur l'A10 que sur la RN20 contre 125 000 sur l'A6 et seulement 25 000 sur la RN7 parallèle, à hauteur d'Evry. Les études menées entre 2009 et 2011 par le Conseil départemental de l'Essonne ont montré que jusqu'à 50 % du trafic sur le réseau secondaire provient de l'A10. Cette partie de l'Île-de-France est donc touchée à la fois par une autoroute payante, un réseau secondaire saturé en plus de transports publics insuffisants, mais aussi par une dégradation du cadre de vie des Essonnais, touchés par le bruit et la pollution atmosphérique provoqués par le trafic autoroutier exporté vers le réseau secondaire et notamment sur la RN20, et qui vivent dans des villes coupées en deux par ce trafic (Ballainvilliers, La-Ville-du-Bois, Linas, Montlhéry). Aussi, elle l'interroge sur les mesures envisagées par l'État pour réétudier la partie essonnoise de l'A10 concédée à Cofiroute afin d'imposer sa gratuité, à l'instar des autres axes franciliens.

Texte de la réponse

Les liens contractuels entre l'État et la société COFIROUTE prévoient aujourd'hui 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 Ulys. Le tronçon Dourdan-La Folie-Bessin de l'A10 regroupe ainsi 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'accorder la gratuité au bénéfice des seuls franciliens. Il conviendrait dès lors de supprimer la barrière de péage, mais cela suppose au préalable 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, soit un montant estimé à plusieurs centaines de millions d'euros. Cela n'apparaît envisageable ni pour l'État, ni pour les collectivités. Dans ce contexte,

des efforts importants ont été consentis par l'État, comme par le concessionnaire, pour améliorer les conditions d'utilisation, y compris financières, de l'autoroute A10. De manière générale, les tarifs des péages autoroutiers évoluent chaque année au 1er février, en application du décret no 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et des contrats de concession. Ce décret prévoit notamment une augmentation minimale à hauteur de 70 % de l'inflation, afin d'indexer les tarifs des péages aux charges générées par l'exploitation et l'entretien des autoroutes. Pour 2018, l'inflation prise en compte s'est élevée à 1,03 %, générant une hausse minimale de 0,72 %. Toutefois, une attention particulière a été apportée au cas du tarif aujourd'hui fixé à 1,70 € TTC pour les véhicules légers entre Paris et Dourdan, qui évolue peu. Depuis l'an 2000, il n'a augmenté que deux fois, en 2007 et cette année, et il correspond à un tarif au kilomètre particulièrement bas en comparaison du reste du réseau concédé. Il convient à cette occasion de préciser que les hausses annuelles des tarifs des péages autoroutiers ne font l'objet d'aucun avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), qui a seulement été amenée à se prononcer dans le courant de l'année 2017 sur des projets de modification des contrats de concession. En parallèle, des formules d'abonnement préférentielles à destination des usagers réguliers empruntant le diffuseur de Dourdan ont également été mises en place. Ainsi, COFIROUTE finance aujourd'hui, sans aide des collectivités, un abonnement télépéage offrant une réduction de 32,5 % par passage pour les véhicules légers. Des tarifs préférentiels destinés à favoriser le covoiturage ont été proposés, en accompagnement des aires de covoiturage réalisées à Ablis, Allainville et Dourdan. Dans le cadre du plan de relance autoroutier conclu en 2015, le réaménagement du site de co-modalité de l'échangeur de Dourdan-Longvilliers est également prévu avec notamment la création de 100 places de stationnement supplémentaires et la réalisation d'une gare routière. L'État a également œuvré 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.