



15ème législature

Question N° : 8401	De Mme Laëtitia Romeiro Dias (La République en Marche - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >aménagement du territoire	Tête d'analyse >Gratuité du tronçon francilien de l'A10	Analyse > Gratuité du tronçon francilien de l'A10.
Question publiée au JO le : 22/05/2018 Réponse publiée au JO le : 06/11/2018 page : 10048		

Texte de la question

Mme Laëtitia Romeiro Dias attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conséquences du péage de l'A10 pour les salariés de sa circonscription. Depuis une quarantaine d'années les mouvements en matière d'aménagement du territoire ont consisté en un déplacement vers les banlieues plus de 600 000 habitants de Paris *intra-muros* et simultanément à une délocalisation des activités industrielles. Des villes nouvelles se sont construites avec de vastes zones de développement économique et d'emplois sans que les infrastructures lourdes de transport soient construites. Pire, les grands programmes du SDRIF et du Grand Paris confirment la prédominance de la petite couronne dans la prise en compte de modes de schémas de transports alternatifs à la voiture. Dans ces conditions, les populations éloignées du centre de Paris n'ont d'autre choix que de prendre leur véhicule pour se rendre à leur lieu de travail. Certains subissent un autre préjudice lourd car alors que les autoroutes « historiques » franciliennes sont à péage à environ 50 km de Paris ou aux limites de la région Île-de-France, l'A10 est payante à seulement 23 km de Paris. En raison de son caractère urbain et péri urbain, ce tronçon autoroutier a un rôle structurant pour les transports au quotidien, notamment les trajets domicile-travail. La troisième circonscription de l'Essonne est délaissée depuis plus de soixante ans par les précédents gouvernements dans les investissements en transports collectifs comme le sont d'ailleurs les territoires des grandes agglomérations. Les conséquences sociales, économiques et environnementales sont particulièrement handicapantes pour les salariés qui doivent acquitter en moyenne jusqu'à 1 300 euros par an sur le tronçon concerné pour les seuls trajets domicile-travail. Ensuite, il y a l'impact des bouchons pour les habitants situés sur un réseau secondaire saturé par le transfert de trafic produit par les effets dissuasifs du péage tout autour de la RN 20 notamment. Pourtant, les moyens existent pour répondre à une demande de gratuité de l'utilisation de cette partie d'autoroute autour de Paris pour les usagers au regard du taux de rentabilité des concessions autoroutières qui est passé en 8 ans de 17,7 % à 25,7 % pour un résultat net de l'ordre de 1 800 millions d'euros, sachant que cette revendication n'affecterait que 0,3 % de ce résultat. Elle aimerait connaître les intentions du Gouvernement sur ce sujet afin de corriger une fracture territoriale inégalitaire qui pénalise grandement les habitants de sa zone territoriale.

Texte de la réponse

Le contrat qui lie l'État à la société Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A10, prévoit la mise à péage de la section Ponthévrard - La Folie-Bessin. L'existence de ce péage est liée au choix historique qu'a fait l'État de développer un réseau autoroutier de très bonne qualité dans un modèle concessif, en faisant porter le financement de ces infrastructures par l'utilisateur plutôt que le contribuable. La gratuité du trajet Dourdan - La Folie-Bessin de

l'autoroute A10 pour les usagers réguliers ne pourrait ainsi être obtenue qu'en procédant au rachat du péage actuellement perçu par la société Cofiroute. Une exonération de péage au bénéfice des seuls salariés résidant dans la 3e circonscription de l'Essonne n'est pas envisageable du fait du principe constitutionnel d'égalité entre les usagers. Ainsi, les collectivités concernées devraient procéder au rachat du péage pour l'intégralité des trajets réalisés sur cette section soit un montant estimé à plusieurs centaines de millions d'euros. L'État est néanmoins très attentif à la situation des usagers qui empruntent quotidiennement ce tronçon autoroutier. Aussi, des efforts importants ont été consentis par l'État et son concessionnaire pour améliorer les conditions d'utilisation, y compris financières, de l'autoroute A10. Ainsi, le tarif, dans le cadre des trajets domicile-travail, aujourd'hui fixé à 1,70 € TTC entre Paris et Dourdan, évolue peu. Des formules d'abonnement préférentielles à destination des usagers réguliers empruntant le diffuseur de Dourdan ont également été mises en place. Cofiroute finance aujourd'hui, sans aide des collectivités, un abonnement télépéage offrant une réduction de 32,5 % par passage pour les véhicules légers. Il est également envisageable que le département de l'Essonne finance de tels abonnements destinés à réduire le coût d'utilisation du tronçon pour les usagers réguliers résidant dans sa circonscription, au titre de sa compétence en matière d'aide ou d'action pour promouvoir la solidarité territoriale. Par ailleurs, des tarifs préférentiels en faveur des covoitureurs ont également été proposés sur ce trajet, en accompagnement de la création d'aires de covoiturage réalisés à Ablis, Allainville et Dourdan. Dans le cadre du plan de relance autoroutier conclu en 2015, le site de comodalité de l'échangeur Dourdan-Longvilliers va être réaménagé avec la création de 100 places de stationnement supplémentaires et la réalisation d'une gare routière. Outre l'avantage qu'il présente de faire baisser le coût du trajet pour les usagers, le covoiturage permet aussi de fluidifier le trafic et donc d'améliorer les conditions de circulation des salariés résidant dans la 3e circonscription de l'Essonne.