



## 15ème législature

<b>Question N° : 1505</b>	De <b>Mme Marie-Pierre Rixain</b> ( La République en Marche - Essonne )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > Portion francilienne de l'A10	<b>Analyse</b> > Portion francilienne de l'A10.
Question publiée au JO le : <b>08/06/2021</b> Question retirée le : <b>22/05/2021</b> (retrait à l'initiative de l'auteur)		

### Texte de la question

Mme Marie-Pierre Rixain interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la portion francilienne de l'autoroute A10. Alors que l'usage des autoroutes franciliennes est gratuit jusqu'à 50 kilomètres de Paris, celui de l'A10 est payant à 23 kilomètres de la capitale, à partir du péage de Saint-Arnoult, à hauteur de Dourdan en Essonne. La somme à acquitter, d'un montant d'un euro et soixante-dix centimes, représente un coût important pour les usagers effectuant quotidiennement un trajet domicile-travail : on l'estime à 1 300 euros par an pour une voiture. Outre l'iniquité financière que constitue cette situation entre les Franciliens, elle engendre une série de nuisances pour le cadre et la qualité de vie des Essonnais. En effet, cette portion payante détourne une part majeure du trafic autoroutier de l'A10 vers le réseau secondaire, en particulier la RN 20, qui lui est parallèle. On compte ainsi environ 75 000 véhicules par jour aussi bien sur l'A10 que sur la RN 20 contre 125 000 sur l'A 6 et seulement 25 000 sur la RN 7 parallèle, à hauteur d'Évry. 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. Autoroute payante, réseau secondaire saturé, transports collectifs insuffisants, nuisances sonores, pollution atmosphérique, communes coupées en deux par le trafic (Ballainvilliers, la Ville du Bois, Linas, Montlhéry...) et voiries dangereuses : on ne peut se satisfaire de la situation actuelle. Alors que l'expiration prochaine des concessions autoroutières commence à se dessiner, il faut se saisir de ce débat pour faire des territoires périurbains la priorité de l'action publique. Aussi, sans revenir sur les arguments usuels déjà exposés jusque-là (limitation de l'augmentation des tarifs, abonnement préférentiel pour les usagers réguliers...), quelles solutions nouvelles peuvent être apportées pour faciliter la mobilité quotidienne dans cette partie de l'Île-de-France tout en y améliorant le cadre de vie ? Elle lui demande son avis sur le sujet.