



## 16ème législature

<b>Question N° : 791</b>	<b>De Mme Aurore Bergé ( Renaissance - Yvelines )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports routiers</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Gratuité de la portion francilienne de l'A10</b>	<b>Analyse &gt; Gratuité de la portion francilienne de l'A10.</b>
Question publiée au JO le : <b>09/08/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>18/10/2022</b> page : <b>4760</b>		

### Texte de la question

Mme Aurore Bergé alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les difficultés majeures auxquelles sont confrontés les habitants du sud Yvelines et de l'Essonne quand ils doivent rejoindre Paris en empruntant l'autoroute A10, sur laquelle est implantée une barrière à hauteur de Dourdan. Alors que l'usage des autoroutes franciliennes est gratuit jusqu'à environ 45 kilomètres de Paris, celui de l'A10 est payant à 23 kilomètres de la capitale. 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. Cela constitue une profonde rupture d'égalité entre les citoyens et les territoires. En effet, aujourd'hui encore, de nombreux territoires périurbains sont encore trop 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, 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. 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, elle souhaiterait connaître les réponses envisagées pour faciliter la mobilité quotidienne dans cette partie de l'Île-de-France.

### Texte de la réponse

L'autoroute A10 est concédée à la société Cofiroute qui, au titre du contrat de concession qui la lie à l'État, a la charge de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de cette autoroute en contrepartie du droit de percevoir un péage. En particulier, l'extrémité du tronçon francilien de l'A10, concédé à Cofiroute est en section dite « ouverte » : bien qu'il n'y ait pas de barrière physique entre le péage de Dourdan et l'extrémité francilienne de l'autoroute A10, cette section est financée par les usagers au même titre qu'une portion se situant entre deux barrières de péage. Une suppression du péage de Dourdan risquerait de reporter sur la voirie locale un trafic de contournement de la barrière de Saint-Arnoult, ce qui serait susceptible d'engendrer d'importantes nuisances, sonores et au niveau de la qualité de l'air, pour les communes traversées, et aggraverait ainsi les problématiques liées à l'évitement et à la congestion des voiries locales. Malgré les limites du contrat de concession existant, l'État et Cofiroute ont mis en place un certain nombre de mesures visant à améliorer la mobilité des habitants de cette partie de l'Île-de-France. Tout d'abord, afin de réduire les conséquences financières pour les usagers amenés à emprunter l'autoroute pour leurs trajets quotidiens, la société Cofiroute a stabilisé le tarif de ce tronçon au prix de

1,70 € TTC. Il n'a augmenté qu'en 2000, 2007 et 2018 et il correspond, pour un trajet de 19,6 km, à un tarif kilométrique particulièrement bas puisqu'il est 8 % moins élevé que le tarif kilométrique moyen pour les véhicules de classe 1 sur le réseau interurbain. En outre, des formules d'abonnement préférentielles à destination des usagers réguliers empruntant le diffuseur de Dourdan ont été mises en place. Ainsi, Cofiroute propose aujourd'hui, sans accompagnement des collectivités, un abonnement télépéage offrant une réduction de 32,5 % par passage, portant le passage à 1,14 € TTC au lieu de 1,70 € TTC pour les véhicules légers. Ces abonnements permettent finalement à l'utilisateur de payer un tarif près de 40 % inférieur au tarif kilométrique moyen du réseau interurbain français. Par ailleurs, afin de proposer des alternatives à la voiture individuelle et, en particulier, à l'autosolisme, l'État s'engage dans le développement des modes de transports collectifs du covoiturage. Ainsi, fin 2020, le site de co-modalité de l'échangeur de Dourdan – Longvilliers a été mis en service avec notamment la création de 100 places de stationnement supplémentaires et la réalisation d'une gare routière, en complément des aires de covoiturage réalisées à Ablis, Allainville et Dourdan. L'État a également œuvré à l'amélioration de l'offre de transports collectifs sur l'autoroute A10, en expérimentant par exemple une voie réservée aux lignes régulières de bus circulant entre Les Ulis et Massy. Ces actions qui visent à faciliter les déplacements quotidiens ont pour effet de soutenir financièrement les habitants dans leurs trajets domicile-travail mais aussi de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. À l'avenir, l'État souhaite poursuivre ces initiatives par la création de nouveaux sites multimodaux et par le développement du covoiturage.