



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

A 10 et A 11

Question orale n° 119

## Texte de la question

M. Jean-Frédéric Poisson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la nécessité d'instaurer la gratuité des péages franciliens des autoroutes A 10 et A 11. Cette gratuité répond à deux exigences prioritaires : diminuer le trafic routier sur l'ensemble du réseau secondaire sud francilien, et réduire les coûts et la durée des trajets domicile-travail. Le premier péage en sortant de Paris, celui de la section « La Folie-Bessin-Dourdan », ne se trouve qu'à 23 km de Paris, contre une cinquantaine en moyenne pour les autres autoroutes franciliennes, ce qui entraîne un coût important pour les citoyens qui habitent hors de la capitale et travaillent dans Paris ou sa banlieue proche. Ce coût les incite à emprunter le réseau secondaire, conduisant à sa saturation. La gratuité du tronçon permettrait donc de diminuer le trafic routier sur ce réseau, mais aussi de corriger les inégalités territoriales dans l'accès aux réseaux autoroutiers régionaux, de préserver l'environnement sud francilien menacé par le transfert de trafic sur la voirie locale, de soulager les finances locales pour développer les transports collectifs, d'améliorer la sécurité routière et de diminuer les effets de la pollution sur la santé publique. Il lui demande ce qu'il compte faire pour assurer la gratuité des péages franciliens des autoroutes A 10 et A 11.

## Texte de la réponse

### GRATUITÉ DES PÉAGES FRANCILIENS DES AUTOROUTES A 10 ET A 11

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour exposer sa question, n° 119, relative à la gratuité des péages franciliens des autoroutes A 10 et A 11.

M. Jean-Frédéric Poisson. Les habitants du sud de l'Île-de-France, monsieur le ministre, qui résident dans l'Essonne ou dans les Yvelines, ont trois accès aux autoroutes A 10 et A 11, c'est-à-dire les autoroutes Paris-Bordeaux et Paris-Nantes. L'accès autoroutier coûte à ceux qui l'empruntent tous les matins pour aller travailler plus de 600 euros par an, et je rappelle qu'il s'agit d'une zone rurale en Île-de-France. Je sais bien que la notion de ruralité francilienne est parfois difficile à percevoir pour certains esprits, c'est-à-dire pour ceux qui travaillent en deçà du boulevard périphérique, mais il y a neuf circonscriptions rurales dans cette région et j'ai l'honneur d'être le député de l'une d'entre elles. Nous avons le tort infini d'habiter un territoire qui n'est pas exactement configuré comme le reste de la région : pas de densité urbaine, pas de réseau de transport dense, peu de dessertes de transports de substitution à l'autoroute. Il faut donc que les Sud-Yvelinois et les habitants de l'Essonne empruntent l'autoroute pour aller travailler. Il leur en coûte 600 euros par an, et vous comprendrez, monsieur le ministre, que beaucoup de budgets familiaux ne peuvent pas aujourd'hui supporter une telle dépense. Lorsque les gens sont néanmoins contraints d'aller travailler en voiture, ils empruntent les réseaux secondaires, ce qui produit sur nos départementales de campagne, quelquefois sur des chemins ruraux qui servent de déviation, une saturation qui a beaucoup d'effets quant au coût à supporter par les collectivités locales mais aussi en termes de pollution, de nuisances sonores et j'en passe.

Il se trouve que les trois accès autoroutiers d'Allainville-Aux-Bois, d'Ablis et de Dourdan se situent sur un tronçon à péage qui est le plus proche de Paris. Les autres accès aux autoroutes franciliennes sont en effet payants à

partir de cinquante kilomètres de la capitale, tandis que ceux-ci le sont dès vingt-trois kilomètres. Il y a donc, en plus des inconvénients que je viens de mentionner, une injustice flagrante à l'égard des habitants du sud des Yvelines et du sud de l'Essonne qu'il convient de réparer.

Depuis quelques années, une association, que nombre d'élus et moi-même soutenons, essaie d'obtenir la gratuité des trois péages des autoroutes A 10 et A 11, au sud de l'Île-de-France. Après une marche à petits pas, qui a conduit récemment à la tenue d'une table ronde avec Cofiroute, l'exploitant du réseau, nous espérons toujours voir progresser ce dossier pour que l'équité et une facilité quotidienne soient accordées aux familles qui en ont besoin.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre, et j'y associe mon collègue Philippe Vigier, député de l'Eure-et-Loir, dont le nord de la circonscription est également concerné : quelle est la prochaine étape vers la gratuité de l'accès aux péages des autoroutes A 10 et A 11 dans les Yvelines ?

M. Jacques Alain Bénisti. Très bonne intervention !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, vous soulignez que, depuis plusieurs années, certaines associations d'usagers demandent la gratuité de l'A 10 et de l'A 11 en Île-de-France. Cette situation n'est pas atypique, elle se retrouve sur d'autres tronçons d'infrastructures autoroutières - l'A 1, l'A 4, l'A 5, l'A 14 et le tunnel duplex de l'A 86 -, eux aussi des sections à péage à proximité de la capitale et qui font l'objet d'un certain nombre de revendications. Je rappelle que la section autoroutière en question est concédée à une société en vertu d'un contrat signé avec l'État et que toute modification unilatérale doit donner lieu à une compensation financière, c'est une règle de droit opposable. Soyons clairs : imposer la gratuité de ce tronçon à la société concessionnaire supposerait de lui verser une indemnité s'élevant à plusieurs centaines de millions d'euros, à la charge des autres usagers ou de l'État. En effet, du fait du principe de l'égalité devant le péage, cette gratuité ne pourrait se limiter aux seuls usagers locaux mais s'appliquerait aux 90 000 véhicules qui empruntent chaque jour cette section. Vous conviendrez que la situation économique actuelle n'est pas la plus favorable pour ce type d'indemnisation.

En revanche, les usagers locaux, à peu près 5 000 par jour pour ce qui est de l'échangeur de Dourdan, un peu moins pour Ablis et Allainville, bénéficient déjà de diverses dispositions mises en place localement : des remises tarifaires dans le cadre d'abonnements réduisent jusqu'à 70 % le coût d'utilisation du péage, il y a un aménagement de parkings de covoiturage à Dourdan, à Ablis et à Allainville, et surtout un effort extrêmement important a été engagé par le conseil général de l'Essonne et par la région Île-de-France pour proposer des lignes de transport en commun régulières qui empruntent l'autoroute pour desservir le pôle intermodal de Massy - deux lignes RER et une ligne TGV. Je souhaite que l'on poursuive avec le conseil général la démarche engagée pour répondre aux préoccupations des usagers, notamment locaux. Certes, cela ne répondra pas à vos vœux de gratuité totale, mais j'en ai souligné les limites, voire les impasses. Il s'agit d'aménager, à titre expérimental, une partie terminale de l'autoroute A10 afin de permettre une circulation de bus sur des voies dédiées. Nous essayons de démultiplier ce type d'aménagement lorsque aucune question de sécurité ne s'y oppose. Il est important de pouvoir offrir la plus grande mobilité à un coût accessible aux habitants de votre région.

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, mais elle ne me surprend pas vraiment. Elle se situe, comme on dit au Quai d'Orsay, dans la continuité parfaite de celles de vos prédécesseurs, que j'avais déjà contestées.

Je ferai deux remarques. La première, c'est que le prix des péages et les recettes qui en découlent font à l'évidence partie d'un contrat de concession passé par l'État avec Cofiroute, mais je me souviens que, lorsqu'on a révisé les derniers avenants, j'étais dans le bureau de votre prédécesseur, Dominique Bussereau, pour y inclure le fameux parking-relais au péage de Dourdan, désormais dans l'escarcelle de ma communauté de communes. C'est une décision qui date d'il y a trois ans. Vous voyez donc qu'il est possible d'inclure dans les responsabilités du concessionnaire des choses auxquelles il n'aurait peut-être pas pensé spontanément.

Deuxièmement, les concessionnaires d'autoroute, celui-ci en particulier, dégagent des marges d'exploitation suffisamment confortables pour envisager de faire plus d'efforts en faveur des habitants qui sont dans leur région. C'est un des arguments des associations et il faut l'entendre. Je comprends que nous allions à marche lente vers l'objectif que nous souhaitons tous deux, mais il y a encore des efforts à faire. Du fait de la situation particulière des Franciliens du sud, on devrait pouvoir trouver des modalités nouvelles. Je travaille avec les

associations concernées, et j'aurai très certainement l'occasion, monsieur le ministre, de vous saisir à nouveau, dans les mois qui viennent, de ce dossier qui pourrait nous occuper quelque temps.

## Données clés

**Auteur** : [M. Jean-Frédéric Poisson](#)

**Circonscription** : Yvelines (10<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 119

**Rubrique** : Voirie

**Ministère interrogé** : Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire** : Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [22 janvier 2013](#), page 653

**Réponse publiée au JO le** : [30 janvier 2013](#), page 432

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [22 janvier 2013](#)