

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

27 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 696

présenté par

Mme Rixain, Mme Brulebois, Mme Bergé, Mme Romeiro Dias, M. Grau, M. Vignal,  
Mme Fontenel-Personne, Mme Rossi, Mme Atger et Mme Piron

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de la gratuité des portions d'autoroute situées à moins de soixante kilomètres de Paris.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

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, un projet de loi qui a pour ambition d'actualiser nos politiques de mobilité afin d'améliorer la mobilité au quotidien de tous les citoyens et dans tous les territoires ne peut faire l'économie d'un débat sur la partie francilienne de l'A10/A11 et les conséquences de leur régime particulier. Cet amendement invite donc le Gouvernement à poursuivre la réflexion sur le sujet.