



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	RDSE.1
----------------	--------

14 MARS 2019

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

### INTITULE DU PROJET DE LOI

#### TITRE

Rédiger ainsi cet intitulé :

« Projet de loi d'orientation pour les transports du quotidien »

#### OBJET

L'objectif initial du président de la République auquel souscrivent de très nombreux Français lassés de l'abandon par les pouvoirs publics de leurs moyens de transports était de réhabiliter les transports du quotidien.

Cet objectif a été formulé le 1<sup>er</sup> juillet 2017, à l'occasion de l'inauguration d'une ligne LGV pour bien insister sur le besoin de concentrer désormais les efforts sur les infrastructures existantes et de tourner le dos aux projets clinquants comme le Grand Paris Express ou le CDG Express.

Malheureusement, la volonté portée par ce projet de loi qui substitue le mot « mobilité » au mot « transport » démontre que cet objectif clair et ambitieux ne pourra pas être atteint.

Il y a là une rupture profonde et inédite car l'usage du terme mobilité laisse entendre que les déplacements seraient le fruit d'un désir et non une nécessité.

Ceux qui connaissent les difficultés et le cauchemar des déplacements pendulaires qui représentent l'immense majorité des déplacements ont besoin de « transports ». Au contraire, ceux qui se déplacent par loisir aspirent à la « mobilité ».

Par ailleurs, cette terminologie est contradictoire avec l'urgence environnementale à laquelle nous sommes confrontés. L'avenir est aux circuits courts, y compris pour les humains lassés de l'allongement incongru de la distance domicile-travail, l'avenir devra se penser en proximité, au sein de bassins de vie dans lesquels on devra à la fois vivre, travailler, étudier et se divertir.

Renouant ainsi avec l'idée juste de transports du quotidien et rompant avec l'idée fautive d'un individu avide d'une mobilité qui lui coûte souvent très cher et qui détruit l'environnement, la présente loi peut s'inscrire dans l'esprit de la loi LOTI de 1982 et des temps où la France aimait les transports. Le nouveau titre permettrait d'engager des inflexions politiques intéressantes à la loi présentée par le gouvernement.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.2
----	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 2

Après l'alinéa 3

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Après le cinquième alinéa de l'article L. 2333-64, il est inséré un II. – ainsi rédigé : »

« II.- En Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, sont assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient au moins onze salariés.

Dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup>, le versement transport est majoré de 5 %.

Dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km<sup>2</sup>, un abattement de 5% est appliqué sur le versement transport. »

### OBJET

En Ile-de-France, les départements à forte densité démographique bénéficient d'un maillage fort en transports en commun pour desservir les zones d'emplois.

Si le versement transport est déjà modulé en fonction des territoires dans la Région, les disparités importantes et les déséquilibres croissants entre la zone très dense et le reste de l'Ile-de-France, en matière de dessertes ou de répartition des investissements, justifient qu'un effort supplémentaire soient demandés aux entreprises du cœur de l'agglomération qui bénéficient de la majorité des infrastructures de transports dans la région parisienne.

À contrario, dans les départements à faible densité démographique, les entreprises sont bien trop souvent pénalisées par le manque de desserte et les difficultés liées à la régularité des transports en commun.

Cet amendement propose donc de majorer le versement transport de 5 % dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup> et d'appliquer un abattement de 5% dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km<sup>2</sup>.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	RDSE.3
----------------	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 2

Après l'alinéa 3

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Après le cinquième alinéa de l'article L. 2333-64, il est inséré un II. – ainsi rédigé : »

« II.- En Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, sont assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient au moins onze salariés.

Dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup>, le versement transport est majoré de 5 % ».

### OBJET

En Ile-de-France, les départements à forte densité démographique bénéficient d'un maillage fort en transports en commun pour desservir les zones d'emplois.

Si le versement transport est déjà modulé en fonction des territoires dans la région, les disparités importantes et les déséquilibres croissants entre la zone très dense et le reste de l'Ile-de-France, en matière de dessertes ou de répartition des investissements, justifient qu'un effort supplémentaire soit demandé aux entreprises du cœur de l'agglomération qui bénéficient de la majorité des infrastructures de transports dans la région parisienne.

Cet amendement propose donc de majorer le versement transport de 5 % dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup>.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.4
----	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 2

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 14 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi rédigé :

« Art. 14 - L'établissement public « Société du Grand Paris » est dissout à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'ensemble de ses compétences, de ses dettes et de ses moyens financiers, matériels et humains sont transférés à l'établissement public nommé « Ile-de-France Mobilités » à compter de cette date. »

### OBJET

La principale mission de l'établissement public « Société du Grand Paris » est de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport du Grand Paris et d'en assurer la réalisation.

Or, dans l'intérêt régional, c'est le bien-fondé même de ce projet qui doit être remis en cause.

Le réseau de transports en commun francilien existant est au bord de l'implosion du fait de 30 années de sous-investissement. Le réseau Transilien, les transports du quotidien, RER et TER, ont été tout simplement abandonnés. L'Ile-de-France est sclérosée par les embouteillages, sources d'une pollution dont on laisse injustement penser que les habitants des départements les plus éloignés de la zone dense seraient la cause, alors qu'ils sont bien souvent contraints de prendre leur voiture faute d'offre ou d'alternatives fiables.

Pour mettre un terme à ce gâchis social, économique et environnemental, il convient d'investir massivement dans les transports en grande banlieue.

Malheureusement, le projet pharaonique du « Grand Paris Express », qui concerne quasi-exclusivement Paris et la petite couronne, va engloutir durant plusieurs décennies des fonds qui auraient aussi dû permettre de moderniser et de développer l'offre dans les départements qui en ont le plus besoin. D'abord estimé à 20 milliards d'euros à sa conception, le projet a d'ores et déjà été réévalué à 40 milliards d'euros alors que les travaux commencent à peine. Par-delà les enquêtes préliminaires engagées, par-delà les rapports accablants de la Cour des Comptes, c'est la raison et le sens de l'intérêt général qui doivent nous conduire en urgence à redéfinir la stratégie d'investissement global au niveau régional.

Sans projet du Grand Paris Express à réaliser, la Société du Grand Paris n'a plus d'objet et doit donc être dissoute. L'ensemble de ses compétences, de ses dettes et de ses moyens financiers, matériels et humains doivent être transférés à l'établissement public nommé « Ile-de-France Mobilités ».



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.5
----	--------

14 MARS 2019

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 2

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« A l'alinéa 9 de l'article 9 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, insérer après les mots :

« par la loi »

Les mots :

« , sous réserve d'une modulation à la baisse proportionnelle à la faiblesse de la densité démographique des départements. Les modalités techniques de cette modulation sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

### OBJET

La réalisation du projet Grand Paris Express, concentré quasi-exclusivement en petite couronne, va renforcer le déséquilibre régional entre les départements en matière d'investissement dans les infrastructures de transport.

Alors que les bienfaits à venir de ce projet pour la désaturation du réseau existant ne sont toujours pas démontrés, c'est bien l'ensemble des Franciliens, les particuliers et les entreprises, qui continuent à financer la Société du Grand Paris au travers notamment de la taxe sur les surfaces de bureaux et de la taxe spéciale d'équipement.

Si le calcul du montant de la taxe sur les surfaces de bureau, étendue aux parkings commerciaux, intègre des modulations selon les territoires en fonction de critères économiques et sociaux mais aussi selon la proximité ou l'éloignement de la zone dense, le montant de la taxe spéciale d'équipement reste injustement forfaitaire.

Il est inacceptable qu'un habitant de grande couronne, qui passe en moyenne deux fois plus de temps dans les transports qu'un habitant de la zone dite « dense » et subit chaque jour le cauchemar des incidents récurrents sur les lignes RER, s'acquitte du même montant de la taxe Grand Paris ;

Cet amendement propose donc de moduler la taxe Grand Paris pour la rendre plus juste.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.6
----	--------

14 MARS 2019

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 2

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le septième alinéa de l'article L. 2333-41 est supprimé.

2° Après l'article L. 4331-3

Insérer un article L. 4331-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 4331-3-1 : I - Une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, uniquement pour la catégorie d'hébergement cité au II du présent article, peut être instituée par délibération prise par le conseil régional avant le 1er octobre de l'année pour être applicable à compter de l'année suivante.

II. – Le tarif de la taxe de séjour forfaitaire est arrêté par délibération du conseil régional conformément au barème suivant :

(En euros)

Catégories d'hébergement	Tarif plancher	Tarif plafond
Meublés de tourisme et hébergements assimilés en attente de classement ou sans classement	0,20	0,75

Les limites de tarif mentionnées au tableau du troisième alinéa sont, à compter de l'année suivante, celles au titre de laquelle elles s'appliquent pour la première fois, revalorisées chaque année dans une proportion égale au taux de croissance de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, de l'avant-dernière année. Lorsque les limites tarifaires ainsi obtenues sont exprimées par des nombres avec plus d'un chiffre après la virgule, elles sont arrondies au dixième d'euro, les fractions d'euro inférieures à 0,05 € étant négligées et celles égales ou supérieures à 0,05 € étant comptées pour 0,1 €.

Lorsqu'en raison de cette revalorisation, le tarif adopté par la collectivité ne correspond plus à l'une des valeurs mentionnées dans le tableau constituant le troisième alinéa, le tarif applicable au titre de l'année de revalorisation du barème est celui mentionné au même tableau et dont la valeur est immédiatement inférieure ou immédiatement supérieure à celle qui résulte de cette délibération.

Un décret en Conseil d'Etat détermine le contenu et fixe la date de publication des informations qui doivent être tenues à la disposition des redevables, afin de permettre à ces derniers de déterminer le tarif de la taxe de séjour forfaitaire applicable sur le territoire des régions ayant institué la taxe de séjour forfaitaire.

III. – La taxe de séjour forfaitaire est assise sur la capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe et le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture de l'hébergement imposable et dans la période de perception de la taxe.

Le montant de la taxe due par chaque redevable est égal au produit des éléments suivants :

1° Le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe ;

2° Le tarif de la taxe fixé par le conseil régional en application du I ;

3° Le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture ou de mise en location de l'hébergement ou de l'établissement imposable et dans la période de perception de la taxe.

VI. – Pour l'application du II, le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe correspond au nombre de personnes que celui-ci est susceptible d'héberger. Ce nombre d'unités fait l'objet, selon les modalités délibérées par le conseil régional, d'un abattement en fonction de la durée de la période d'ouverture de l'établissement, dont le taux est compris entre 10 et 50 %.

V - Le produit de la taxe de séjour ou de la taxe de séjour forfaitaire est affecté aux dépenses destinées à favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations. »

### **OBJET**

Cet amendement a pour objet de changer l'affectation de la taxe sur les meublés touristiques non classés dite plus communément taxe « AirBnb ».

Aujourd'hui, ce sont les communes dans lesquelles sont localisés les meublés touristiques qui perçoivent cette recette. Elles bénéficient donc en majorité aux collectivités territoriales déjà très bien loties en matière d'infrastructures.

Cet amendement vise à changer l'affectation de cette taxe avec un partage de son produit à l'échelle régionale. Les conseils régionaux auront la charge de consacrer les crédits de cette nouvelle recette pour favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations.





DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.7
----	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 4

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 7° L'article L. 1241-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les représentants des entreprises disposent à minima de 10% des sièges au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. »

### OBJET

Par leur contribution au titre du versement transport, les entreprises sont les principales financeuses d'Ile-de-France Mobilités.

Elles ne disposent pourtant, au travers de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, que d'un seul siège sur 29 au total au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Cet amendement vise à rééquilibrer cette représentation.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.8
----	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 4

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 7° Après le premier alinéa de l'article L. 1241-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

Le nombre de sièges de la Ville de Paris et de chaque département est établi à la proportionnelle du nombre d'habitants. »

### OBJET

Alors que Paris ne représente que 18% de la population totale de la région Ile-de-France, la ville de Paris dispose de cinq sièges au Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités quand les autres départements Franciliens n'en ont qu'un seul.

De cette gouvernance déséquilibrée découle une politique de financement des transports tout aussi déséquilibrée entre les départements franciliens.

Or, il convient de rappeler que la seule mesure efficace pour réduire les embouteillages et la pollution consiste à investir massivement pour le développement et la modernisation des transports dans les territoires les plus éloignés de la zone dense, là où les déplacements en voitures sont malheureusement souvent contraints par l'absence d'alternative fiable.

Pour répondre à ces enjeux économiques, sociaux et environnementaux cruciaux pour l'avenir de la région, il est donc proposé de rectifier cette disparité dans la gouvernance d'Ile de France Mobilités.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.9
----	--------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 4

Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 7° Au premier alinéa de l'article L. 1241-9, les mots « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France » sont complétés par les mots : « , des associations d'usagers »

### OBJET

Par l'achat de billets et d'abonnements, les usagers sont, après les entreprises, les principaux financeurs des transports en Ile-de-France.

Pourtant, les associations d'usagers ne disposent d'aucune représentation au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Cet amendement vise donc de donner au moins une voix délibérative aux associations d'usagers.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.10
----	---------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 2111-3 du Code des transports est abrogé. »

### OBJET

L'article dont l'abrogation est demandée crée une société détenue par SNCF Réseau et ADP pour réaliser les travaux du CDG Express.

Ce n'est pas ici le bienfondé d'une liaison dédiée aux usagers de l'aéroport qui est remis en cause mais le schéma d'une « fausse » nouvelle ligne, circulant sur les tronçons déjà saturés et dysfonctionnels du faisceau Nord francilien.

En effet, le projet avec son tracé actuel empiètera en phase de travaux comme en phase d'exploitation sur les centaines de milliers d'usagers du RER B déjà soumis à un véritable enfer quotidien.

Par ailleurs, aucune entreprise privée n'a voulu assumer le risque financier lié à la construction et à l'exploitation de cette infrastructure très coûteuse (2,1 milliards d'euros hors matériel roulant). Les risques financiers seront donc assumés en investissement et aussi en fonctionnement par le même citoyen / contribuable qui est aujourd'hui sommé de trouver pertinente la privatisation d'ADP.

Il est plus raisonnable de renoncer au projet actuel pour élaborer une proposition qui n'affecte pas les transports du quotidien et qui offre un accès simplifié à la capitale pour les usagers de l'aéroport international.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	RDSE.11
----------------	---------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 11

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-9. – Ile-de-France Mobilités s'assure que l'ensemble des usagers franciliens dispose du même niveau d'information voyageurs au sein des infrastructures qu'elle gère. Dans cet objectif, elle élabore un cahier des charges unique auquel sera soumis l'ensemble des prestataires et entreprises avec lesquels elle contracte. »

### OBJET

Il n'est pas acceptable que les usagers des transports en commun au sein d'une même Autorité Organisatrice des Transports disposent d'informations voyageurs aussi inégale selon les prestataires et exploitants des différents réseaux franciliens.

Il n'est pas normal que le mobilier urbain le plus récent et le plus innovant soit systématiquement implanté prioritairement à Paris et dans la petite couronne alors que les conditions de déplacement dans les territoires de grande couronne sont beaucoup plus difficiles.

Pourquoi les abris-bus qui indiquent en temps réel le temps d'attente avant le prochain passage seraient forcément mis en place d'abord dans la zone dense ? Pour rappel, tous les usagers franciliens payent l'abonnement Navigo au même tarif.

Cet amendement vise donc à mettre un terme à cette disparité.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.12
----	---------

14 MARS 2019

---

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

---

### ARTICLE 28

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

« b) Il est complété par les deux alinéas suivants »

Après l'alinéa 6, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région Ile-de-France, la mise en place d'une zone à faibles émissions à l'année N est conditionnée au respect d'un taux de régularité annuel moyen des RER et TER franciliens supérieur à 90% à l'année N-1. Les modalités techniques d'application de cette mesure sont définies par un décret en Conseil d'Etat. »

### OBJET

L'enjeu de la lutte contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique est trop crucial pour être abandonné aux dogmatismes de tous ordres.

Tous ceux qui sont sincèrement attachés à la suppression des véhicules à moteur thermiques dans la Métropole du Grand Paris à l'horizon 2030, savent qu'il faudra accompagner ce changement et offrir des alternatives à ceux qui utilisent contraints leurs véhicules.

Or, la Zone à Faibles Emissions (ZFE) dans sa version définitive devrait intervenir dès 2030 et chacun sait que les grands projets d'infrastructures imaginés pour faciliter les déplacements dans la région ne seront pas achevés à cette date. Seuls quelques tronçons du Grand Paris Express seront finalisés, les schémas d'implantation de parkings relais seront à peine initiés, etc...

Par ailleurs, le réseau RER et TER est au bord de l'implosion et ne serait même pas en mesure, en l'état actuel, d'absorber le report des usagers qui utilisent leur voiture d'ici 2030.

Pour atteindre des objectifs ambitieux en 2030 il faut investir massivement et urgemment pour le développement et la modernisation des transports dans les départements de grande couronne, là où les habitants sont bien souvent contraints de prendre leur voiture faute d'offre ou d'alternatives fiables.

Il faut donc prendre des mesures incitatives fortes pour mettre à niveau le réseau existant en grande couronne et conditionner la mise en place de la ZFE à une excellente fiabilité des lignes RER et TER.



DIRECTION  
DE LA SEANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITES  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N°	RDSE.13
----	---------

14 MARS 2019

## A M E N D E M E N T

présenté par  
M. LÉONHARDT

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« I. – Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11 sont gratuits d'accès pour l'ensemble des usagers.

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par un relèvement de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. »

### OBJET

Alors que la quasi-totalité des tronçons à péages sur les autoroutes d'Ile-de-France se situe à environ 50 km de Paris, les tronçons des autoroutes A10 et A11 sont payants à 23 km de la capitale.

En raison de leur caractère urbain et périurbain, ces tronçons autoroutiers ont un rôle structurant pour les transports du quotidien, notamment les trajets domicile-travail.

Dans ces territoires de grande couronne parisienne, éloignés du centre de l'agglomération, les décennies de sous-investissements en transports collectifs ont pour conséquence de contraindre les habitants à emprunter cette portion d'autoroute chaque jour, générant une charge financière injuste et inexplicable.

Les automobilistes qui ne peuvent effectuer une telle dépense utilisent le réseau secondaire qui est aujourd'hui extrêmement saturé. Au regard des grands projets de développement, notamment celui du pôle scientifique de Paris-Saclay, cette situation ne va aller qu'en s'aggravant.

En effet, la seule desserte directe vers les territoires situés au Sud de ce pôle est l'autoroute A10. Or, aucune infrastructure de transports en commun n'est prévue dans cette direction.

Cet amendement vise donc à rectifier cette injustice en garantissant un accès gratuit des tronçons franciliens de l'A10-A11 pour l'ensemble des usagers.

