

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 octobre 2008

MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT - (n° 955)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 1208

présenté par  
M. Dionis du Séjour

-----  
**ARTICLE 12**

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Les agglomérations de plus de 100 000 habitants pourront décider de la mise en place de péages urbains, afin d'améliorer la fluidité de la circulation, de favoriser l'utilisation des moyens de transport collectif et de préserver l'environnement. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à autoriser la création de péage urbain dans les grandes agglomérations françaises.

Il s'agit par cette mesure de permettre aux grandes agglomérations de répondre aux problèmes de circulation, de stationnement mais aussi de santé publique posés par la présence d'un nombre toujours croissant de voitures dans les centres urbains des grandes villes.

Il y a en effet urgence à agir comme le montrent les conclusions d'un rapport de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale sur l'Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine. Les experts estiment que 5 % des décès chez les plus de 30 ans (soit 9 513 morts) seraient attribuables à l'exposition aux particules fines émises par les automobiles. Le rapport estime à 900 000 euros « le coût de chaque décès lié à la pollution atmosphérique » et souligne que « les conséquences néfastes engendrées par le trafic automobile sont supérieures aux montants payés via les péages et la fiscalité des carburants ».

Parmi les propositions du rapport pour lutter contre les émissions des polluants et les expositions de la population en milieu urbain, on trouve la création de péage urbain qui permettraient non seulement d'internaliser les coûts externes de l'automobile sur l'environnement et la santé mais aussi de réguler le nombre de voitures dans les grandes villes notamment aux heures de pointe.

---

Les exemples étrangers confirment l'utilité et l'efficacité d'une telle mesure. Ainsi le péage de Londres mis en place le 17 février 2003 a permis de réduire de 16 % le trafic sur la zone couverte et d'augmenter l'usage et la qualité des transports en commun. Les embouteillages auraient également diminué de 32 % dans le centre de Londres. Le bilan est également positif dans les autres grandes métropoles comme Oslo ou Singapour qui ont « osé » le péage urbain.

En réponse aux critiques qui soulignent le caractère de discrimination sociale et spatiale d'une telle mesure, on peut répondre que le dispositif proposé permet aux collectivités locales de mettre en place des exonérations ciblées (sur les voitures propres, pour l'encouragement du co-voiturage). Il convient également de souligner que les recettes du péage urbain permettront aux collectivités locales, dans le cadre de leurs EPCI ou de leurs syndicats mixtes, d'accroître le financement des transports en commun mais aussi de participer au financement de la construction de logements sociaux dans les centres urbains afin de limiter le processus de périurbanisation qui augmente le nombre de déplacements des banlieues vers le centre-ville, autant d'objectifs poursuivis par le présent projet de loi.