

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 586 Rect.

présenté par

M. Charasse, Mme Berthelot, M. Giacobbi, Mme Girardin,
M. Giraud, M. Likuvalu, Mme Jeanny Marc, Mme Orliac, Mme Pinel, Mme Robin-Rodrigo

ARTICLE 21

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« V. – Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, des droits régulateurs, au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, précitée, destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, peuvent être perçus. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires, non liées seulement au recouvrement des coûts d'infrastructures, et permettant, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive Eurovignette, d'investir dans des projets qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

La Directive Eurovignette distingue d'une part :

- les péages perçus au titre de l'utilisation de l'infrastructure au sens de l'article 7 paragraphes 9 et 10 et d'autre part
- la perception de droits régulateurs au titre de l'Art. 9 paragraphe 1.

Dans le cadre de la transposition de cette directive, la France, qui se veut « moteur » auprès des institutions européennes dans la prise en compte des externalités du transport dans les péages, se doit d'intégrer cette disposition dans sa législation.

Le présent projet de loi prévoit en son article 21, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive, une modulation des péages en fonction des normes Euro et du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Il s'agit d'une disposition obligatoire pour les États membres d'ici 2010 (article 7 paragraphe 10 de la Directive) permettant notamment d'agir pour « résorber la congestion ».

Ces modulations de péage doivent se faire à recettes constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul « principe de recouvrement des coûts d'infrastructures », conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive. Il ne s'agit pas dans les dispositions de cet article 21 de recouvrir des recettes supplémentaires.

Les droits régulateurs permettent au contraire de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de péages, sur certains itinéraires permettant ainsi des recettes supplémentaires, en donnant un levier d'action complémentaire à la modulation des péages. Il est fondamental de distinguer ce qui relève du paiement des coûts d'usage des infrastructures, via la taxe kilométrique ou les péages autoroutiers, et de ce qui relève du paiement de certains coûts externes impactant l'environnement.

Les recettes supplémentaires liées à l'application des droits régulateurs seraient affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. L'État rétrocéderait aux collectivités territoriales le produit de ce droit correspondant à l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires.