

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 avril 2010

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

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 610

présenté par

M. Luca, M. Beaudouin, M. Vandewalle, M. Diefenbacher, M. Decool,  
M. Nesme, M. Blessig, M. Mathis, M. Vitel et M. Zumkeller

-----  
**ARTICLE 22 QUATER**

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« Après la section 11 du chapitre I<sup>er</sup> du titre III de la deuxième partie du livre I<sup>er</sup> du code général des impôts, il est inséré une section 11 *bis* ainsi rédigée :

« *Section 11 bis*

« *Expérimentation des péages urbains*

« Art. 1609 *quater* A. – I. – Dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée "péage urbain", peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice des transports urbains, pour limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales.

« Le péage urbain peut être institué pour une durée de trois ans.

« Il est applicable aux véhicules terrestres à moteur qui franchissent les limites d'un périmètre géographique ou circulent sur des voies routières déterminées relevant de la compétence de la collectivité ou du groupement de collectivités concerné ou, le cas échéant, des autres autorités compétentes en matière de voirie et avec leur accord.

« Son montant est fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État.

« Son produit est affecté à cette même autorité organisatrice des transports et sert à financer les actions mentionnées au plan de déplacements urbains.

« II. – Les collectivités ou groupements de collectivités intéressés établissent une étude d'impact préalable à charge et à décharge du projet de péage urbain et conduisent une concertation avec l'ensemble des parties concernées.

« À l'issue, ils adressent leurs projets d'expérimentation au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports en précisant les modalités d'évaluation de l'expérimentation.

« Le péage urbain ne peut être instauré qu'après la mise en place d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

« Après avis de l'autorité compétente, les expérimentations visées au I sont autorisées par décret en Conseil d'État.

« III. – Les collectivités ou groupements de collectivités qui mettent en œuvre une expérimentation sur le fondement du présent article élaborent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

« Six mois avant la fin de la première expérimentation mise en œuvre en application du présent article, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport d'évaluation portant sur les expérimentations de péage urbain en cours. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Suite à la mission à l'été 2009 de votre rapporteur à Londres, Rome, Milan et Stockholm, pour observer les péages urbains en place, il a semblé nécessaire d'autoriser les grandes agglomérations françaises qui le souhaitent à expérimenter cet outil intéressant de régulation de la circulation routière et de protection de la santé publique.

Il n'existe pas un mais plusieurs péages en vérité, tant les objectifs et les spécificités locales peuvent être différents.

L'amendement n'autorise l'expérimentation que pour lutter contre la congestion routière et/ou la pollution atmosphérique, avec un souci primordial de santé publique. En cas de bénéfices, les fonds sont affectés aux dépenses liées aux transports publics.

Le péage peut s'avérer très utile.

D'une part, la concentration en CO2 et en polluants locaux baisse entre 10 à 15% comme à Milan et Stockholm.

D'autre part, le bilan socio-économique global, intégrant les bénéfices directs et indirects, se révèle dans certains cas largement positif (ainsi, à Stockholm, on estime à plus de 75 millions d'euros le gain net total financier et socio-économique du péage chaque année).

---

Par ailleurs, l'amendement impose la mise en place préalable d'infrastructures et de services de transport collectifs pour permettre le report modal intégral, afin d'éviter les difficultés rencontrées à Stockholm par exemple. Concrètement, les automobilistes dissuadés d'utiliser leurs véhicules par la création du péage urbain doivent pouvoir utiliser, d'une part, des parking-relais en périphérie de la ville et, d'autre part, des bus, tramways, métro, dont la régularité est assurée.

En outre, il innove en obligeant d'une part l'autorité organisatrice de transport (AOT) à produire une étude d'impact afin d'assurer à cette expérimentation une totale transparence, d'autre part à mettre en concurrence les bureaux d'études pour obtenir une vision objective du dossier. Au moins deux bureaux doivent être retenus, l'un instruisant à charge, l'autre à décharge, reprenant ainsi l'une des préconisations du rapport Prud'homme (Etude de la fondation Concorde, « Réduction de la dépense publique, plaidoyer pour une nouvelle politique des transports », juin 2009).

Enfin, il est bien précisé que cette expérimentation se fait au cas par cas, après avis du Ministère, qui examinera en toute indépendance cette étude d'impact.

Une loi sera très probablement nécessaire avant l'expérimentation effective pour fixer les conditions d'expérimentation du péage urbain (en matière de sanction et de contrôle par vidéo-surveillance notamment).