

ASSEMBLEE NATIONALE

22 mars 2005

LOI D'ORIENTATION SUR L'ÉNERGIE
(Deuxième lecture) - (n° 1669)**AMENDEMENT**

N° 259

présenté par
M. DIONIS du SÉJOUR-----
ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

« I. - Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le conseil municipal ou, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunal ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains, ou le syndicat des transports d'Ile-de-France, peut, en vue d'améliorer la fluidité de la circulation, de favoriser l'utilisation des moyens de transport collectif ou de préserver l'environnement, instituer une taxation des véhicules terrestres à moteur à raison de leurs déplacements.

« Cette taxation peut être instituée sous forme d'un péage urbain, s'appliquer à l'usage d'une partie du réseau de voiries de l'agglomération, ou s'appliquer à l'usage de toutes les voiries de l'agglomération.

« Dans le cas du péage urbain, la taxation s'applique soit à l'entrée des véhicules dans une zone déterminée par l'autorité compétente ("péage cordon"), soit à l'occasion de leur circulation dans cette zone ("péage de zone") ; la taxation peut également combiner "péage cordon" et "péage de zone".

« Dans le cas de la taxation de l'usage d'une partie du réseau de voirie de l'agglomération, la taxe porte sur des voies déterminées par l'autorité compétente, y compris, le cas échéant, sur des voies qui, sans être entièrement situées à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération.

« La taxe est due par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« II. - La taxation prévue au I est instituée par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public compétent. La délibération détermine la modalité de taxation retenue et en fixe les caractéristiques. Le projet d'institution de la taxe est soumis, s'il y a lieu, à l'avis des autorités chargées de la voirie, de la police de la circulation, et, le cas échéant, des autorités organisatrices des transports publics concernées.

« La délibération fixe le montant de la taxe, qui est forfaitaire, selon le cas, par passage, par journée, par semaine, par mois, par année ou par kilomètre, dans la limite de montants maximaux. La délibération peut prévoir des modulations ou des exonérations de taxe pour certaines catégories de véhicules en fonction du respect des normes d'émission de gaz à effet de serre, pour certaines catégories d'utilisateurs, en fonction notamment de leur domicile ou de leur lieu de travail, ou pour les véhicules transportant un nombre minimal de personnes ; elle peut également prévoir des modulations ou exonérations temporaires.

« La délibération fixe également le montant de la surtaxe dont est redevable le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule qui utilise les voies ou accède à la zone sans avoir acquitté la taxe correspondante.

« III. - Un décret en Conseil d'Etat précise, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent article. »

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 collectivités locales 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 récent 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 France, cette proposition est soutenue par de nombreux acteurs au premier rang desquels le GART qui a été à l'initiative d'un amendement porté par Christian Philip lors de la discussion en première lecture du projet de loi relatif aux responsabilités locales.

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.

En adoptant cet amendement, nous donnerons aux collectivités locales la possibilité de mettre en place progressivement une stratégie durable de maîtrise de la circulation automobile dans les grands centres urbains.