

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 septembre 2009

ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES - (n° 1788)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 123

présenté par  
le Gouvernement

-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 23 TER, insérer l'article suivant :**

I. – L'article L. 321-11 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa, les mots : « , qui ne peut excéder 3,05 euros par véhicule, » sont supprimés ;

2° Après le troisième alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le montant du droit de passage est au plus égal au produit d'un montant forfaitaire de 20 € par un coefficient, compris entre 0,2 et 3, en fonction de la classe du véhicule déterminée d'après sa silhouette, appréciée en tenant compte, s'il y a lieu, de la présence d'une remorque tractée, et de ses caractéristiques techniques.

« Lorsqu'est perçu le droit départemental mentionné au premier alinéa, l'usage de l'ouvrage d'art entre le continent et l'île peut en outre donner lieu à la perception d'une redevance pour services rendus par le maître de l'ouvrage, en vue d'assurer le coût de son entretien et de son exploitation. Ces dispositions sont exclusives de l'application de l'article 56 de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

« Lorsqu'il y a versement d'une redevance pour services rendus, le montant du droit départemental de passage mentionné au premier alinéa est calculé de telle sorte que le montant total perçu, lors du passage d'un véhicule, ne puisse excéder trois fois le montant forfaitaire mentionné au quatrième alinéa.

« Le cas échéant, les frais de perception du droit départemental de passage et de la redevance pour services rendus s'imputent à due concurrence, sur les produits de ceux-ci. »

3° Le début du quatrième alinéa est ainsi rédigé :

« La délibération du conseil général sur le droit de passage peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité, sans préjudice de la modulation éventuelle de la redevance d'usage, selon les diverses catégories... *(le reste sans changement)* ».

4° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :

« Le produit du droit départemental de passage est inscrit au budget du département après déduction des coûts liés à sa perception ainsi que des coûts liés aux opérations de gestion et de protection des espaces naturels insulaires dont le département est le maître d'ouvrage ; les sommes correspondantes sont destinées au financement de mesures de protection et de gestion des espaces naturels insulaires ainsi que du développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres, dans le cadre d'une convention conclue entre le préfet, le conseil général et les communes et les groupements de communes. La fraction du produit revenant aux communes et groupements concernés en application de cette convention leur est reversée par le département. Les collectivités peuvent rétrocéder tout ou partie de ces sommes aux gestionnaires des espaces naturels protégés mentionnés au huitième alinéa, dans le cadre d'une convention conclue à cet effet. »

II. – Le I s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de lutter contre les problèmes de congestion automobile dans les îles reliées au continent par un ouvrage d'art, il est proposé d'aménager le dispositif qui permet aux départements concernés de mettre en place une éco-taxe, dénommée « droit départemental de passage », dont le montant est aujourd'hui plafonné à 3,05 € par véhicule. Cette éco-taxe se cumule, le cas échéant, au péage (redevance pour services rendus) perçu sur les usagers pour couvrir l'amortissement des coûts de construction de l'ouvrage et éventuellement les frais d'entretien et d'exploitation de ce dernier.

L'expérience démontre qu'une bonne régulation du trafic est obtenue avec un montant cumulé de la taxe et de la redevance de l'ordre de 17 € pour une voiture particulière.

Les aménagements proposés ont donc pour objet de permettre aux départements concernés de mettre en place ce signal-prix, indépendamment de leur décision concernant l'instauration d'un péage.

En l'absence de péage, le montant de l'éco-taxe serait revalorisé de sorte que le signal-prix adressé aux usagers les incite à utiliser des modes de transport peu polluants ou les transports en commun mis en place par les collectivités territoriales concernées. Le montant de l'éco-taxe serait au plus égal au produit d'un montant forfaitaire de 20 € par un coefficient, compris entre 0,2 et 3, fonction de la classe du véhicule déterminée d'après sa silhouette.

En cas de perception concomitante de l'éco-taxe et d'un péage, le barème de l'éco-taxe serait modifié afin que le total des sommes perçues sur les usagers (péage+éco-taxe) soit suffisamment incitatif au regard de l'objectif environnemental tout en restant dans des limites raisonnables ; en pratique, ce total pourrait être plafonné au montant théorique de l'éco-taxe applicable en l'absence de péage.

La règle actuelle qui prévoit que le produit de l'éco-taxe est destiné au financement d'actions en faveur de la protection de l'environnement sur l'île concernée serait bien entendu maintenue.

Cette réforme permettrait donc d'atteindre l'objectif environnemental tout en laissant une grande souplesse aux départements pour la gestion de l'ouvrage d'art.