



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 32857

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la transposition dans la loi des conclusions du Grenelle de l'environnement. Si une première loi sur les OGM a été votée au printemps et la loi de programme Grenelle 1 est annoncée en discussion à l'Assemblée nationale au début d'octobre, rien n'est encore prévu pour la loi Grenelle 2, portant notamment sur la possibilité pour les collectivités de tester des péages urbains. Il souhaite connaître si cette loi viendra rapidement en discussion au Parlement, conformément aux attentes des acteurs de l'environnement et de l'ensemble des citoyens.

Texte de la réponse

Le projet de loi de programme relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a été adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, à une très large majorité, le 21 octobre 2008. Elle a été déposée, ensuite, sur le bureau du Sénat et son examen en séance publique a débuté le 27 janvier 2009. Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement a été adopté en Conseil des ministres le 7 janvier 2009 et déposé sur le bureau du Sénat le 12 janvier 2009. Le Gouvernement fait de la transposition législative des conclusions du Grenelle de l'environnement une priorité fondamentale. En ce qui concerne les péages urbains, ceux-ci peuvent contribuer à fluidifier le trafic urbain, à limiter les nuisances environnementales, à améliorer les transports collectifs, à financer les dépenses d'infrastructures ou de services de transport. Ils s'inscrivent dans les politiques locales de déplacement destinées à améliorer les conditions d'une mobilité urbaine durable. Ces péages peuvent s'appliquer soit à l'entrée des véhicules dans une zone déterminée, soit à l'usage d'une partie ou de la totalité du réseau de voirie d'agglomération. Leur montant peut être fixé en fonction du passage ou de la distance parcourue ou de la durée de la période autorisée. Des péages urbains ont déjà été mis en place avec succès dans des villes telles que Londres, Singapour, Rome ou Stockholm. Dans les zones concernées, l'usage de la voiture individuelle est en nette diminution après sa mise en place (moins 33 % du trafic automobile à Londres) ainsi que les nuisances associées (21 % de réduction du dioxyde de carbone à Rome). Ces évolutions se sont accompagnées d'une augmentation significative de la fréquentation des transports collectifs (35 % d'usagers des autobus entrant dans le secteur de la City à Londres, 6 % d'augmentation du réseau de transports publics de Stockholm). Le péage urbain n'a pas aujourd'hui de support légal en France. Le Gouvernement souhaitant inciter aux changements des comportements dans le domaine des transports, le sujet des péages urbains a été étudié dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement. Le Gouvernement poursuit sa réflexion sur la possibilité de permettre l'instauration de péages urbains encadrés par la loi.

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32857

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 octobre 2008, page 8718

Réponse publiée le : 17 février 2009, page 1597