



16ème législature

Question N° : 11333	De M. Olivier Falorni (Démocrate (MoDem et Indépendants) - Charente-Maritime)	Question écrite
Ministère interrogé > Comptes publics		Ministère attributaire > Comptes publics
Rubrique >cycles et motocycles	Tête d'analyse >Élargissement du droit départemental de passage	Analyse > Élargissement du droit départemental de passage.
Question publiée au JO le : 19/09/2023 Réponse publiée au JO le : 04/06/2024 page : 4474 Date de changement d'attribution : 23/04/2024		

Texte de la question

M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé des comptes publics, au sujet de l'élargissement du droit départemental de passage. M. le député a déposé une proposition de loi, le 23 mai 2023, pour permettre qu'une part du produit du droit départemental de passage puisse financer l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant ainsi le développement de la pratique du vélo du quotidien. Cette recette serait reversée au bénéfice des communes ou des groupements de communes compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement d'une île maritime reliée au continent par un ouvrage d'art. Pour que les collectivités concernées puissent inscrire ce type de travaux à leurs budgets 2024, il faudrait que cette nouvelle disposition soit votée rapidement. C'est pourquoi il entend déposer un amendement au projet de loi de finances pour 2024 afin de modifier l'article L. 321-11 du code de l'environnement afin d'ajouter aux mesures déjà financées par le produit du droit départemental de passage (protection et gestion des espaces naturels insulaires ; développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres) celles relatives à l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant le développement de la pratique du vélo du quotidien. Aussi, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet et s'il envisage d'y donner une suite favorable.

Texte de la réponse

Le droit départemental de passage, dont le rendement s'élevait à 46 M€ en 2022, relève des dispositions de l'article L321-11 du code de l'environnement, reproduit à l'article L173-3 Code de la voirie routière. À la demande de la majorité des communes ou des groupements de communes compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement d'une île maritime reliée au continent par un ouvrage d'art (soit un pont généralement), le conseil départemental peut instituer un droit départemental de passage (« écotaxe ») dû par les passagers de chaque véhicule terrestre à moteur empruntant cet ouvrage entre le continent et l'île. Il s'agit d'une « imposition de toute nature » au sens de l'article 34 de la Constitution, qui recouvre une fiscalité incitative qui n'a pas le caractère d'une redevance pour services rendus (CE, 10 juin 1998, Association pour la protection de l'environnement et le développement économique de l'île d'Oléron « Oléron environnement et développement » et autres, n° 178812). Le montant de ce droit, plafonné à hauteur de soixante euros, est fixé par le département après accord de la majorité des communes et des groupements de communes. Il est obligatoirement différencié selon la « silhouette » du

véhicule et peut être modulé optionnellement, par le conseil départemental, pour tenir compte soit d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les espaces naturels protégés, soit de la situation particulière de certains usagers, soit de l'accomplissement d'une mission de service public. Sur cette faculté de modulation applicable au droit de passage, le Conseil constitutionnel a écarté, dans sa décision n° 2017-631 QPC du 24 mai 2017, les griefs tirés de la méconnaissance du principe d'égalité devant les charges publiques et de la liberté d'aller et de venir en déclarant conformes les quatrième et huitième alinéas de l'article L. 321-11 du code de l'environnement afférents. Au regard de l'intention du législateur de limiter le trafic routier dans les îles maritimes reliées au continent par un ouvrage d'art, le rendement qui en résulte vise à financer exclusivement des mesures de protection et de gestion des espaces naturels. La loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a élargi l'affectation du produit au « développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres ». S'agissant des aménagements cyclables, l'affectation d'une part du produit de droit départemental de passage « à l'aménagement et à l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant le développement de la pratique du vélo du quotidien » est désormais prévue par l'article 37 de la loi de finances pour 2024, suite à l'adoption, en première lecture à l'Assemblée nationale, de votre amendement n° 5312. Votre demande est donc satisfaite. Vous noterez, en outre, que le gouvernement s'est déjà fortement engagé en faveur du développement de la pratique du vélo. À la suite du plan « vélo et mobilités actives » adopté par le Gouvernement en 2018 et confirmé dans le nouveau plan « vélo et marche » annoncé en septembre 2022, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) cofinance chaque année depuis 2019 des aménagements cyclables afin de développer la pratique du vélo dans des conditions sécurisées. Le premier plan a permis un financement pluriannuel de 410 M€ supporté par l'AFITF et abondé par le plan de relance. Le plan « vélo et marche » 2023-2027 prévoit un financement pluriannuel de 1,21 Md€ supplémentaire sur le fonds mobilités actives ainsi qu'une enveloppe de 200 M€ pour financer les véloroutes dans le cadre des Contrat de plan État-région (CPER) en cours de négociation. Par ailleurs, le fonds d'accélération à la transition écologique à destination des collectivités ou « fonds vert », doté de 2 Md€ en 2023, accompagne le déploiement des Zones à Faible Emission (190 M€ prévus en autorisations d'engagement en 2023), notamment avec le développement du vélo (aménagement de voirie et de stationnement, etc.). En 2024, le fonds vert sera doté de 2,5 Md€ et une nouvelle enveloppe « développement des mobilités durables en zones rurales » viendra soutenir le déploiement du vélo.