

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2008

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2009 - (n° 1127)
 (Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II - 166

présenté par

M. Le Fur, M. Méhaignerie, M. Lorgeoux, M. Christian Ménard, M. Goulard,
 Mme Marguerite Lamour, M. Le Nay, M. Loïc Bouvard, M. Benoit, M. Jacques Le Guen,
 M. Léonard, M. Diefenbacher, M. Paternotte, M. Alain Marc, M. Descoeur, M. Bony,
 Mme Gruny et Mme de La Raudière

ARTICLE 60

Après l'alinéa 77, insérer les neuf alinéas suivants :

« *Art. 275 bis* – Les sections taxables dont les régions ont un indice de périphéricité égal ou supérieur à 6 feront l'objet d'une minoration de 35 %. L'indice de périphéricité s'entend par la moyenne des périphéricités des chefs lieux des départements constituant la région, pondérée par les populations départementales.

« L'indice de périphéricité P est l'inverse de la centralité C.

« $C = \text{Somme}_{i \text{ de } 1 \text{ à } 40} (\text{Pop}_i / \text{Dist}_i^2)$.

« L'indice de "centralité" C d'un lieu donné est la somme, pour les 40 unités urbaines millionnaires de l'Union européenne, de leur population divisée par le carré de leur distance routière au lieu en question.

« La distance routière est déterminée en empruntant au plus rapide le réseau routier structurant. Pour les traversées maritimes par ferry ou tunnel combiné, un équivalent - kilométrage routier est déterminé, en considérant le temps effectif complet de la liaison (transbordements + trajet) et une vitesse routière standard de 100 km/h.

« Les sections taxables situées dans les régions faiblement dotées de moyens de transport alternatifs feront l'objet d'une minoration de 35 %.

« L'existence de moyens de transports alternatifs s'appréciera en divisant le linéaire total ferroviaire de la région par le linéaire routier total de ladite région. Les régions dont le ratio est égal

ou inférieur à un taux déterminé par décret seront considérées comme ne disposant pas de moyens de transport alternatifs.

« Les sections situées dans les régions qui satisfont les deux critères de périphéricité et de manque de moyens de transport alternatifs feront l'objet d'une minoration de 70 %.

« Les sections sur lesquelles le trafic poids lourds est inférieur à 1 000 véhicules de plus de 3,5 tonnes par jour ne peuvent faire l'objet d'une taxation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le VI de l'article 10 du projet de loi relatif au Grenelle de l'environnement adopté en première lecture dispose qu'une « éco-redevance pourra être prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. »

Cet article 10 précise que l'éco-redevance aura notamment pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport et que le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national.

Le dernier alinéa de cet article 10 VI dispose que « par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différents territoires au regard des considérations d'éloignement de ces territoires de l'espace européen et de disponibilité des modes de transport alternatifs à la route. »

Le présent amendement vise à préciser les conditions de mise en œuvre de cet aménagement et à définir de manière précise la périphéricité et l'absence de moyens de transports alternatifs ouvrant droit à l'aménagement.

La périphéricité est déterminé à partir d'un indice permettant de vérifier à quel point certains départements français métropolitains ou certaines régions sont plus excentrés ou périphériques que d'autre par rapport aux grands pôles européens à partir de notions classiques de la géographie des territoires.

Dans le calcul de l'indice de centralité C, la variable Dist correspond à la distance routière (exprimée en kilomètres entre les 40 unités urbaines millionnaires de l'Europe et le lieu considéré, déterminée en empruntant au plus rapide le réseau routier structurant, et non pas la distance géographique à vol d'oiseau.

Cet indice C s'exprime ainsi en habitant/kilomètre². Pour les 96 chefs-lieux des départements métropolitains, l'indice C varie de 0,06 (pour Bastia) à l'infini (pour une ville pôle d'une unité urbaine millionnaire, comme Paris, Lille, Lyon ou Marseille).

La "périphéricité" P d'une ville donnée, dans le champ européen, est définie comme l'inverse de la centralité C, soit $1/C$. Cet indice de périphéricité s'exprime ainsi en kilomètre²/habitant. Pour les 96 chefs-lieux des départements métropolitains, l'indice C varie de 0 (pour Paris, Lille, Lyon et Marseille) à 17,1 (pour Bastia).