

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2009

LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Première partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 57

présenté par
M. Carrez, Rapporteur général
au nom de la commission des finances,
M. Michel Bouvard et M. Le Fur

ARTICLE 6

I. – À l’alinéa 2, substituer au montant :

« 46 € »

le montant :

« 45 € ».

II. – Compléter l’alinéa 3 par les mots :

« ou dans une commune intégrée à un de ces périmètres de transports urbains mais classée en zone de montagne ou qui appartient à un périmètre de transports urbains dont la ville centre compte moins de 15 000 habitants. »

III. – Après l’alinéa 3, insérer l’alinéa suivant :

« Ce montant est porté à 69 €, lorsque le contribuable est domicilié, au 31 décembre de l’année d’imposition, dans une commune classée en zone de montagne ».

IV. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. – a) Les dispositions du 1. de l’article 200 *quindecies* du code général des impôts, en tant qu’elles s’appliquent dans une commune intégrée à un périmètre de transports urbains mais classée en zone de montagne ou dans une commune appartenant à un périmètre de transports urbains dont la ville centre compte moins de 15 000 habitants, ne sont applicables qu’aux sommes venant en déduction de l’impôt dû.

« b) Les pertes de recettes éventuelles pour l'État sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour tenir compte des différences de mode de vie entre zones rurales et urbaines en terme de moyens de transport collectif, notamment, imposant un recours accru à la voiture, le PLF distingue deux niveaux de crédit d'impôt pour le remboursement de la taxe carbone, entre les zones disposant d'un réseau de transports urbains et celles n'en disposant pas, recoupant approximativement les villes de moins de 20.000 habitants.

Cette distinction liée aux seuls transports est cependant nettement insuffisante pour couvrir l'inégalité géographique entre ménages en termes de consommation d'énergie. L'énergie dépensée pour se chauffer est le premier poste de consommation, et celle-ci diffère beaucoup au sein même des zones rurales, entre zones de plaine et de montagne. À l'évidence, ce coût n'est pas identique dans les Landes ou en Vendée et à Mouthe ! S'ajoutent à ce surcoût des surcoûts de consommation d'essence, liée au relief, etc.

La particularité des zones de montagnes à cet égard est reconnue à travers la loi Montagne, ainsi que dans le mode de calcul des dotations aux collectivités locales, etc. Il serait logique que la compensation de la taxe carbone la prenne en compte également.

Aussi cet amendement vous propose-t-il de prélever sur le crédit d'impôt des zones de plaine un euro symbolique de solidarité, restitué aux habitants des zones rurales et non à ceux des zones urbaines, principaux gagnants du nouveau dispositif, ce qui permettra d'éviter que la taxe carbone ne pénalise par trop les habitants des zones de montagne.

À raison de 4,7 millions d'habitants en zone de montagne pour une population totale de 65 millions d'habitants, la réduction d'un euro du forfait global permet une redistribution de 8 euros pour les contribuables de zone de montagne, si l'on considère que ceux des zones rurales représentent la moitié de la population. Ainsi rédigé, le coût de l'amendement est donc nul ou faible.

Par ailleurs, le crédit d'impôt, forfaitairement fixé à 46 € pour un contribuable célibataire ou assimilé, et à 92 € pour un couple soumis à imposition commune, est porté respectivement à 61 € et 122 € pour les contribuables qui sont domiciliés dans une commune qui n'est pas intégrée à un périmètre de transports urbains.

Or, certaines communes intégrées dans des périmètres de transport urbains dont la ville centre comporte moins de 15 000 habitants, ne disposent pas nécessairement de solutions de transports adaptés en termes de régularité et de parcours. Souvent les services nécessaires à la vie quotidienne ne se trouvent pas tous dans la ville centre de ces Périmètres de Transports Urbains. Les usagers doivent donc prendre leur véhicule pour rejoindre une ville proche plus importante, hors du Périmètre de Transports Urbains dont dépend leur commune. Les habitants de ces communes sont donc, comme ceux des habitants des communes situées en milieu rural, dans l'obligation d'utiliser leurs véhicules.

Le mécanisme envisagé par le présent projet de loi de finances risque donc de les pénaliser de manière inappropriée et de leur faire supporter une charge financière supplémentaire.

C'est pourquoi le présent amendement vise à étendre le bénéfice de la compensation financière prévue pour les communes qui ne sont pas intégrées à un périmètre de transport urbains, aux communes intégrées dans de tels périmètres lorsque la ville centre du Périmètre de Transports Urbains compte moins de 15 000 habitants