

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 novembre 2015

PLFR POUR 2015 - (N° 3217)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 228

présenté par

M. Bies, M. Cuvillier, M. Jung, Mme Filippetti, Mme Delga, M. Chanteguet, M. Duron,
M. Savary, Mme Zanetti, M. Potier, M. Féron, M. Jean-Louis Dumont, M. Kalinowski,
M. Franqueville, M. Liebgott et M. Olivier Faure

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

Le titre V de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Contribution transport territoriale

« *Art. 1649 0A.* – À titre expérimental, les régions, les départements et les métropoles, visées à l'article L. 5217-1 du code général des collectivités territoriales, qui en font la demande par délibération motivée adressée au Gouvernement avant le 31 décembre 2016, peuvent être autorisés à mettre en place une contribution transport territoriale à raison du coût d'usage du réseau routier par le transport de poids lourds.

« Les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes y sont soumis lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit, propriété des collectivités territoriales ou de leurs groupements autorisés à mettre en place la contribution, à proximité de sections d'autoroutes à péage situées sur le territoire français métropolitain.

« Le montant de cette contribution est compris entre 0,10 et 0,26 euro par kilomètre parcouru en fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge. La contribution peut être majorée de vingt pourcent au plus ou minorée de trente pourcent au plus en fonction de l'année de mise en circulation du véhicule.

« Les propriétaires des véhicules devant s'acquitter de la contribution bénéficient d'une franchise mensuelle de quatre cent kilomètres exprimée en euros, applicable aux kilomètres parcourus dans le mois sur le réseau soumis à la contribution et non reportable le mois suivant.

« La contribution est acquittée mensuellement par le propriétaire du véhicule ou son locataire. Elle est prélevée par les services de la direction générale des douanes et droits indirects sur la base des relevés kilométriques fournis mensuellement par le propriétaire du véhicule.

« Le produit de cette contribution est rétrocédé par l'État aux départements et métropoles propriétaires d'un réseau routier et aux régions.

« Un décret fixe la liste des régions, départements et métropoles admis pour l'expérimentation. Celle-ci prend effet pour une durée de cinq ans à compter de la publication de ce décret. Le décret détermine les conditions dans lesquelles il est procédé à une évaluation de la contribution au terme de la période d'expérimentation.

« Un décret précise les modalités d'application du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis l'instauration de la LKW Maut en Allemagne en 2005, une grande partie du trafic PL s'est reporté sur le réseau routier de la Région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne. Ce phénomène est amplifié avec l'extension de la taxe allemande aux PL à partir de 7.5 tonnes depuis le 1^{er} octobre dernier, contre 12 tonnes avant cette date.

Les élus de ces régions se sont mobilisés en faveur d'un dispositif permettant de compenser, côté français, les effets de ce report et ceci dès l'instauration de la LKW Maut en 2005.

La Belgique mettant en place un dispositif du même type, la Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie va également subir le même type de report transfrontalier alors qu'elle concentre déjà 10 % du trafic national.

Les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées totalisent la plus grande partie de la frontière espagnole, espace traversé par des véhicules poids-lourds à destination de toute l'Europe. Ces véhicules se déversent de plus en plus sur le réseau secondaire, sans toutefois contribuer à son coût d'entretien, ce dernier étant alors mis à la charge du contribuable local.

Par ailleurs, si certaines régions n'ont pas à subir ce type de report, d'autres connaissent des situations particulières qui demandent d'agir également sur les problématiques liées au trafic de transit de PL.

L'impossibilité de mettre en œuvre l'Ecotaxe au niveau national est aujourd'hui actée. Il convient néanmoins de trouver les voies et moyens pour prendre en compte les spécificités de la desserte intra-régionale et dissuader les reports transfrontaliers du transit des poids lourds, dans les territoires particulièrement exposés à ce type de report.

Le présent amendement vise donc à proposer un nouveau cadre législatif permettant une expérimentation - telle que prévue aux articles 37-1 et 72 de la Constitution du 4 octobre 1958 modifiés respectivement par l'article 3 et 5 de la loi constitutionnelle du 28 mars 2003 – au niveau local d'un nouveau dispositif de mise à contribution des transporteurs et ainsi endiguer les effets de report du trafic transfrontalier.

L'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports avait déjà prévu cette possibilité pour la région Alsace, à titre expérimental et pour une durée de cinq ans. L'expérimentation n'a jamais eu lieu et l'article a depuis été abrogé.

Cette nouvelle expérimentation viserait donc à tendre vers une application de conditions similaires de taxation et de circulation des poids lourds dans les territoires français que dans les pays frontaliers, pour éviter le report, avec des tarifs qui pourraient être également similaires à ceux pratiqués dans ces pays frontaliers. Une franchise kilométrique mensuelle sans discrimination de secteur ou de nationalité permet de ne pas pénaliser les petits utilisateurs de courte distance et transporteurs locaux, notamment dans le domaine agricole et agroalimentaire.

Les taux kilométriques de la contribution varieront en fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge des poids lourds – prise en compte du principe utilisateur-payeur – mais seront également modulés en fonction de l'année de mise en circulation du véhicule – prise en compte du principe pollueur-payeur.

Le renvoi à un décret pour les modalités d'application du présent article permet de laisser le temps aux études et à la concertation d'être menées.