

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD1250

présenté par

M. Pancher, M. Colombani, M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Castellani, M. El Guerrab, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

L'article 1609 *quater* A du code des impôts est ainsi rédigé :

« I.- Afin de limiter la congestion urbaine, de lutter contre la pollution atmosphérique et les nuisances environnementales, une facturation des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur pour l'usage de la voirie dans un périmètre ou sur un réseau déterminé, dénommée « péage urbain », peut être créée dans les zones incluses ou recoupant une agglomération de plus de 100.000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement et couvertes par un plan de mobilité approuvé en application de l'article L. 1214-3 du code des transports, ou dans les zones soumises à Plans de Protection de l'Atmosphère.

« Le péage est dû par le propriétaire.

« Le péage urbain peut-être perçu :

« - lors de l'entrée ou de la sortie d'un véhicule dans un périmètre géographique déterminé,

« - à l'occasion de la circulation d'un véhicule à l'intérieur d'un périmètre géographique ou sur un réseau déterminé.

« Le produit du péage urbain est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité.

« II.- Le péage urbain est institué par délibération l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 par arrêté, sous réserve de l'accord des autorités compétentes en matière de voirie concernées.

« En Île-de-France, le péage urbain est institué par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans les mêmes conditions que celles prévues pour les autorités organisatrices de la mobilité.

« La délibération fixe le périmètre géographique de la taxe, ses horaires d'application, son montant et les modulations tarifaires dont peuvent bénéficier certaines catégories d'usagers ou de véhicules dans le respect des règles du II° ainsi que les modalités de liquidation de la taxe.

« L'autorité organisatrice de la mobilité délibère pour prescrire la mise en place d'un péage urbain, précise les objectifs poursuivis et les modalités de concertation avec le public.

« III.- Le péage urbain est déterminé, soit en fonction de nombre de kilomètres parcourus dans la zone ou sur les voies routières soumises à péage, soit déterminé forfaitairement en fonction de la durée.

« Le montant du péage urbain est défini par l'autorité organisatrice de la mobilité dans la limite des plafonds mentionnés au présent article.

« Le montant du péage urbain peut être modulé selon des périodes horaires ou hebdomadaires. Des tarifs d'abonnement dégressifs peuvent être mis en place.

« Il peut être différencié selon les véhicules pour tenir compte de leur incidence sur la pollution de l'air et les nuisances environnementales. Cette différenciation s'appuie sur la contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route du véhicule. Le montant du péage peut être réduit dans le cas où le trajet est effectué en covoiturage ou en autopartage tel que définis aux articles L. 3132-1 et L. 1231-14 du code des transports.

« Le montant du péage peut être modulé pour tenir compte de la situation particulière des usagers, notamment des personnes résidant à l'intérieur du périmètre, des ressources calculées en fonction du quotient familial au sens de l'article 164 du code des impôts. Cette modulation ne peut excéder 50 %.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« - les véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

« - les véhicules du ministère de la défense ;

« - les véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

« - les véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« IV.- L'autorité qui a institué le péage définit les modalités techniques permettant d'identifier les véhicules assujettis au paiement de la taxe, conformément aux règles ci-dessous.

« 1° À défaut de l'utilisation d'un équipement électronique embarqué permettant l'enregistrement automatique des éléments nécessaires à l'établissement de la taxe, le redevable déclare les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe avant le passage dans la zone soumise à la taxe dans les conditions fixées par l'autorité qui l'a instituée de telle sorte que l'usager soit informé qu'il peut accéder à un poste de perception manuel du péage. Pour identifier les redevables, l'autorité

organisatrice de la mobilité qui institue la taxe a accès au système d'information des véhicules, à des fins de collecte lorsque ceux-ci ne sont pas équipés de badge.

« 2° Le péage est perçu à l'aide d'un dispositif électronique embarqué, ce dernier est conforme aux dispositions relatives au service européen de télépéage des articles L. 119-2 à L. 119-4 du code de la voirie routière.

« La taxe est recouvrée par l'administration fiscale selon les règles prévues par le présent code.

« V.- Les manquements au regard de la taxe sont réprimés, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière d'impôts directs.

« VI. Après l'article L. 1221-13 du code des transports, il est inséré un article L. 1221-14 ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-14. - Le produit du péage urbain défini à l'article 1609 *quater* A du code général des impôts est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer la possibilité, mais en aucun cas l'obligation, pour les AOM de percevoir des péages urbains, tel que le prévoyait la version initiale du projet de loi. Ces péages incluront la couverture des coûts liés à l'usage et l'usure des voiries ainsi que les coûts des impacts environnementaux.

Il s'agit de créer un outil à disposition des collectivités pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air en ville. En effet, la forte mobilisation d'espace urbain (circulation, stationnement) dans des lieux aussi contraints que les centres-villes limite la place accordée aux aménagements urbains pour les piétons, cycles et transports en commun. Le secteur des transports représente de loin la première source de pollution de l'air dans les villes et de nombreuses personnes sont exposées à cette pollution, car ces zones sont très fréquentées,

Le péage urbain permettra de dégager des ressources afin de financer l'amélioration des transports en commun qui profiteront à tous et permettront aux plus démunis de se déplacer plus économiquement.

Contrairement aux idées reçues, le péage urbain est plus juste et moins discriminatoire que l'interdiction de circuler s'appliquant aux seuls véhicules les plus anciens, touchant donc les ménages aux revenus les plus faibles et qui circulent en réalité moins que les véhicules plus récents.