

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

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

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD1999

présenté par
M. Isaac-Sibille et M. Berta

ARTICLE ADDITIONNEL

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

I. – La section XI *bis* du chapitre I^{er} du titre III de la deuxième partie du livre I^{er} est complété par un article 1609 *quater* B ainsi rédigé :

« I. – Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dotées d'un plan de mobilité approuvé, une taxe sur les déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée « tarif de transit », peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice de la mobilité, au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, afin de limiter les nuisances associées au trafic de transit et inciter au report de ce trafic sur les axes de contournement prévus dans et en dehors de l'agglomération.

« Le tarif de transit peut être institué pour une durée de cinq ans.

« Les expérimentations visées ci-avant sont autorisées par décret en Conseil d'État.

« II. – Le tarif de transit est institué, par délibération de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, après, d'une part, l'établissement d'une étude d'impact préalable du projet de tarif de transit et, d'autre part, concertation du public. Les modalités de cette étude d'impact et de cette concertation du public sont définies par décret.

« Cette délibération doit également définir la situation de transit, fixer le périmètre géographique sur lequel s'applique le tarif de transit par référence aux coordonnées de certaines sections d'axes routiers et à des points d'entrée et de sortie de l'agglomération, déterminer son montant et les réductions tarifaires dont peuvent bénéficier certaines catégories d'usagers ou de véhicules dans le respect des règles du IV du présent article, ainsi que les modalités de liquidation de ce tarif.

« La situation de transit, qui sera définie par la délibération visée au deuxième alinéa du II du présent article, est entendue comme la traversée d'une agglomération déterminée, sans arrêt, selon un temps donné.

« La délibération peut prévoir des périodes ou des situations dans lesquelles le tarif de transit n'est pas perçu.

« Le projet de délibération, accompagné de l'étude d'impact, est soumis pour avis aux communes concernées, aux autorités compétentes en matière de voirie concernées, aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre limitrophes, qui disposent d'un délai de deux mois à compter de la réception du projet de délibération pour se prononcer, sans quoi leur avis est réputé favorable.

« III. – Le tarif de transit est dû par le propriétaire du véhicule terrestre à moteur en situation de transit, conformément aux règles énoncées par la délibération visée au II du présent article. Toutefois lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire. Dans ce dernier cas, le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Le tarif de transit s'applique aux véhicules seuls ou tractant une remorque, dont le poids total en charge autorisé, ou dont le total autorisé pour les ensembles articulés, est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux autobus ou autocars.

« IV. – Le montant du tarif de transit est fixé par l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, dans la limite d'un montant de 0,6 euros par kilomètre de l'itinéraire de contournement proposé le plus court.

« L'autorité organisatrice de la mobilité peut prévoir des tarifs réduits selon les catégories de véhicule ou selon les heures de la journée, selon les jours de la semaine, ou les périodes de l'année, pour tenir compte de la situation particulière de certains usagers. Ces réductions tarifaires sont portées à la connaissance des usagers par tout moyen.

« Des exonérations au paiement du tarif de transit pourront être décidées par l'autorité organisatrice de la mobilité au bénéfice :

« 1° des véhicules d'intérêt général ;

« 2° des véhicules du ministère de la défense qui participent à des missions opérationnelles ;

« 3° des véhicules assurant un service public de transport ;

« 4° des véhicules de transport sanitaire.

« Le produit du tarif de transit est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité l'ayant institué et sert à financer les actions mentionnées au plan de mobilité.

« V. – L'autorité organisatrice de la mobilité peut décider de suspendre l'application du tarif de transit lorsque la sécurité, l'ordre public ou des difficultés de circulation routière le justifient.

« Une telle suspension est alors portée à la connaissance des usagers par tous moyens.

« VI. – Le fait générateur intervient et la taxe est exigible dès lors que l'utilisateur redevable est qualifié être en situation de transit, conformément aux règles fixées par la délibération visée au II du présent article.

« L'autorité qui instaure le tarif de transit définit les modalités techniques permettant d'identifier les véhicules assujettis au paiement de cette taxe et permettant de la recouvrer.

« VII. – Afin d'identifier les véhicules assujettis au tarif de transit, impliquant notamment de déterminer le parcours utilisé par ces véhicules et leurs heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, l'autorité mentionnée au I du présent article est autorisée à mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, exclusifs de toute géolocalisation, associés à un traitement automatisé de données à caractère personnel, dans les conditions prévues au présent article et dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Lorsque les données recueillies au moyen des dispositifs mentionnés au premier alinéa du présent VII permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification. Elles sont traitées immédiatement après leur collecte afin de vérifier si, eu égard au parcours réalisé et à ses différentes heures de passage aux points d'entrée et de sortie de l'agglomération, le véhicule est en situation de transit, conformément à la délibération visée au II du présent article, mais également si, eu égard à ses caractéristiques, le véhicule est exempté du tarif de transit. Lorsque le véhicule n'est pas en situation de transit ou est exempté du tarif de transit, les données sont supprimées sans délai.

« À la seule fin de permettre le recouvrement du tarif de transit et des pénalités de retard pour non-paiement du tarif de transit, le traitement mentionné à l'alinéa précédent peut comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du code de la route. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne peuvent concerner que les véhicules considérés comme étant en situation de transit et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dans tous les cas, les données permettant le calcul du tarif de transit et des pénalités de retard ne peuvent être conservées que pour la durée strictement nécessaire à la liquidation et au recouvrement du tarif et des pénalités dus, et au maximum pendant une durée de huit jours, sans préjudice des nécessités liées au traitement des contestations s'y rapportant.

« VIII. – Le tarif de transit est liquidé conformément à la délibération mentionnée au II du présent article et à partir des informations collectées aux moyens des modalités techniques définies par l'autorité organisatrice de la mobilité conformément aux VI et VII du présent article.

« Le montant du tarif de transit est communiqué à l'utilisateur redevable au moyen d'un avis de paiement, envoyé au redevable au plus tard dix jours après que cet usager a été considéré comme étant en situation de transit. Cet avis est envoyé par l'autorité organisatrice de la mobilité ayant institué la taxe.

« L'utilisateur redevable de la taxe s'acquitte du montant du tarif de transit après réception de cet avis de paiement.

« En cas de non-paiement de la taxe dans un délai de trois mois à compter de la réception de l'avis, sauf si un recours administratif ou contentieux a été introduit dans ce délai, l'autorité organisatrice de la mobilité concernée peut adresser une lettre de rappel assortie d'une pénalité de retard égale à 10 % du montant de la taxe.

« IX. – Le non-paiement des pénalités constitue une contravention de quatrième classe. Toute irrégularité ayant pour but ou pour résultat d'éluder ou de compromettre le recouvrement de la taxe est également sanctionnée par une contravention de quatrième classe.

« X. – Le président de l'autorité qui a institué le tarif de transit est compétent pour émettre des états exécutoires pour recouvrer le tarif et les pénalités de retard.

« Les agents de cette autorité, commissionnés et assermentés à cet effet, sont compétents pour percevoir directement le montant du tarif de transit. Ils sont également compétents pour constater les infractions relatives au tarif de transit par procès-verbaux.

« XI. – Le contentieux relatif à l'établissement, au calcul, au recouvrement et à la collecte de cette taxe est régi par les dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 772-1 du code de justice administrative.

« XII. – Les gestionnaires du domaine public routier sont tenus de laisser gratuitement à disposition les terrains relevant de leur compétence qui sont nécessaires à l'implantation des équipements techniques destinés au recouvrement ou au contrôle du tarif transit.

« XIII. – Les autorités organisatrices de la mobilité qui mettent en œuvre une expérimentation sur le fondement du présent article élaborent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

« XIV. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 18° ainsi rédigé :

« 18° Aux agents de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée pour les besoins de la mise en œuvre du tarif de transit prévu à l'article 1609 *quater* B du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Certaines villes sont traversées par de flots de véhicules ne s'arrêtant pas dans le périmètre urbain. Ces flux de transit engorgent les agglomérations créant de grandes difficultés aux personnes souhaitant accéder au centres villes, c'est pourquoi il apparaît nécessaire de créer une taxe de traversée, pour encourager le trafic à s'orienter sur les périphériques existants.

Dans un contexte social que nous connaissons tous mais aussi dans le cadre d'un projet de loi qui souffre d'un manque cruel de solutions de financement, il me semble essentiel de doter les agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants d'un outil permettant de répondre :

- De lutter contre la pollution et les nuisances environnementales induites
- De trouver une nouvelle ressource permettant de financer les offres alternatives que sont le covoiturage, les transports publics, l'autopartage ou encore les liaisons ferroviaires...

C'est le sens de l'amendement que vous propose ce jour.

Il est entendu que son acceptabilité par nos concitoyens nécessite que, dès sa mise en œuvre, une alternative crédible existe, alternative qui se doit d'être fiable, rapide et financièrement modique. Ce dispositif ne doit donc pas être compris comme une taxe mais comme une volonté sociétale de faire évoluer les comportements tout en se dotant de ressources financières nouvelles permettant l'amélioration de l'offre alternative.

Il est essentiel de préciser que le tarif de transit n'a rien à voir avec celle du péage urbain. En effet, le péage urbain concerne tous les usagers qui veulent accéder en voiture dans le cœur d'une agglomération. Pour échapper au péage urbain, il faut renoncer à son déplacement ou bien le faire avec un mode alternatif à la voiture.

En revanche, le tarif de transit ne s'applique qu'aux usagers qui veulent traverser le cœur d'agglomération sans même s'y arrêter, par exemple pour ne pas s'acquitter d'un péage sur les voies autoroutières qui contournent l'agglomération. Pour échapper au tarif de transit, il suffit d'emprunter les itinéraires de contournement.