ASSEMBLÉE NATIONALE

19 avril 2019

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

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CF23

présenté par

M. Dufrègne, M. Fabien Roussel et M. Wulfranc

ARTICLE 2

Substituer aux alinéas 9 à 19 les alinéas suivants :

« 4°) L'article L. 2333-67 est ainsi rédigé :

« I. – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports dans la limite de :

« - 2 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;

« - 2 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre. Si les travaux correspondants n'ont pas commencé dans un délai maximal de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 0,55 % au plus ;

« - 2 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;

« - 2,5 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement destiné au financement des mobilités, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Toutefois, ce délai court à compter du 1^{er} janvier 2004 pour les collectivités locales dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1 % ont été prises antérieurement à cette date.

« Toutefois, les communautés de communes et communautés d'agglomération ont la faculté de majorer de 0,05 % les taux maxima mentionnés aux alinéas précédents.

« Cette faculté est également ouverte :

« - aux communautés urbaines ;

« - aux métropoles ;

« - à la métropole de Lyon, sous réserve des dispositions prévues à l'article L. 5722-7-1 ;

« -aux autorités organisatrices de la mobilité auxquelles ont adhéré une communauté de communes, une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ;

« - à l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de L. 5722-7-1.

« Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.

« Dans les communes et les établissements publics compétents pour l'organisation de la mobilité dont la population est inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux du versement est fixé dans la limite de 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code.

« En cas d'extension du périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, de la métropole de Lyon ou d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux de versement destiné au financement des services de mobilité applicable sur le territoire des communes incluses peut être réduit ou porté à zéro par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de douze ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement de financement de la mobilité n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur. Le taux adopté pour ces communes et établissements publics de coopération intercommunale ne peut être inférieur au taux qui leur était applicable l'année précédant la modification de périmètre. Ces dispositions sont applicables lors de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le taux de versement destiné au financement des services de mobilité peut être réduit, dans des conditions identiques, par décision de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1, lorsque le ressort territorial de cette autorité organisatrice de transports urbains s'étend à de nouvelles communes.

« L'alinéa précédent s'appliquent aux communes incluses dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de mobilité, soit de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de mobilité à un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre dont elles sont membres. Elles s'appliquent également à la métropole de Lyon ou, le cas échéant, à l'autorité organisatrice de mobilité, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1.

« Toute modification de taux entre en vigueur au 1^{er} janvier ou au 1^{er} juillet de chaque année ; la délibération fixant le nouveau taux est transmise par l'autorité organisatrice de la mobilité aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1^{er} novembre ou le 1^{er} mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates. »

II. – Le I entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que le réchauffement climatique progresse dangereusement, il y a urgence à réduire la place de la voiture dans les déplacements, particulièrement en ville. Le développement de l'offre de transports collectifs dans toutes les agglomérations en France est une priorité pour permettre de réduire la part modale de l'automobile. Actuellement, la principale ressource des autorités organisatrices de transport collectif est le versement transport des entreprises. Mais leur capacité de fixer le taux du versement transport est limitée par des taux plafond particulièrement bas, en particulier pour les petites et moyennes agglomérations où la part modale de l'automobile est la plus importante. Le taux du versement transport a augmenté de façon conséquente durant les dernières années en Ile-de-France. Mais cela n'a pas été le cas en province. Cet amendement permet un relèvement des taux plafond qui donnera toute latitude aux autorités organisatrices pour développer l'offre de transport public.