

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 3273

présenté par

M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

-----

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

I. – Après l'article 1584 *ter* du code général des impôts, il est inséré un article 1584 *quater* ainsi rédigé :

« Art. 1584 *quater*. – Une commune peut, sur délibération, majorer le taux de la taxe additionnelle aux droits d'enregistrement ou à la taxe de publicité foncière jusqu'à 0,5 % afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet. L'entrée en vigueur de la majoration, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. La délibération précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder quinze ans.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« La majoration s'applique lors de la première cession suivant la mise en exploitation de l'infrastructure dans ce périmètre.

---

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle fait partie a prise dans la réalisation de l'infrastructure. ».

II. – Après l'article L. 331-15 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 331-15-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 331-15-1. – I. – Une majoration du taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être instituée par une délibération motivée afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet.*

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale a prise dans la réalisation de l'infrastructure et ne peut excéder 20 % du taux de la part communale ou intercommunale.

« II. – Le I s'applique à la métropole de Lyon sur la part de taxe d'aménagement prévue au 3° de l'article L. 331-2 et à la Ville de Paris sur la part de taxe d'aménagement prévue au 1° de l'article L. 331-2. »

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Lors de la réalisation de coûteuses infrastructures par financement public, difficiles à financer, il y a fréquemment de fortes hausses des valeurs immobilières autour des gares, embranchements routiers ou autoroutiers, arrêt de métros ou de trams.

Afin de faciliter le financement de celles-ci, cet amendement donne la possibilité aux collectivités de collecter une quote-part de la plus-value réalisée suite à la construction de l'infrastructure l'a induite et que la collectivité a financé ou co-financé.

Il ne s'agit aucunement de la création d'une nouvelle taxe mais bien d'une revalorisation de taxes existantes dans des conditions très encadrées :

- La majoration de la taxe communale est limitée à +20 % du taux en vigueur au moment de la prise de décision.

- La majoration des taxes additionnelle aux droits d'enregistrement ou de publicité foncière est limitée à 0,5 %, et n'est opérante que sur une durée prédéterminée.

- Les terrains et bâtiments concernés sont situés dans un périmètre restreint (1200m) autour d'une gare ou station créée.

Un tel dispositif se révèle être de pure justice, puisque l'investissement public réalisé avec l'effort de tous, génère une plus-value aux seuls propriétaires riverains.

Le marché immobilier étant régi par la loi de l'offre et de la demande il n'y aura pas d'impact sur le prix du foncier.