

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-2263 (Rect)

présenté par

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

I. – Une fraction du produit de la taxe prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée, annuellement, aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.

Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement.

La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.

II. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la majoration du taux du 1° du B du 1 de l'article 200 A du code général des impôts.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à attribuer une partie du produit de la TICPE revenant à l'Etat aux communautés de communes pour le financement des services de mobilité dans les territoires peu denses qui disposent donc d'une assiette de versement mobilité faible.

La loi d'orientation sur les mobilités a donné aux communautés de communes la faculté d'instituer le versement mobilité pour le financement des services de mobilité dans ces territoires.

Cependant, ce mode de financement est source d'importantes inégalités entre les territoires, selon leur densité et celle de leur tissu économique, dès lors que ce prélèvement a pour assiette la masse salariale.

Le rapporteur de la loi d'orientation des mobilités au Sénat, M. Mandelli, avait estimé que le rendement moyen du versement transport est de 10 euros par habitant par an par dixième de pourcentage de versement transport pour les autorités qui l'ont instauré, et le rendement moyen potentiel serait de 4 euros dans les territoires aujourd'hui non couverts par une autorité organisant effectivement des services de transport.

Ces disparités notables compromettent la possibilité pour certaines communautés de communes de se saisir véritablement de la compétence d'organisation de la mobilité, indépendamment des besoins de financement, qui résulteront des choix de chaque autorité organisatrice de la mobilité en matière de services. Si certaines communautés de communes pourront surmonter ces difficultés en intégrant un syndicat mixte, couvrant un périmètre plus vaste et capable d'effectuer une péréquation interne entre territoires, d'autres communautés éloignées de zones urbaines pourraient être durablement empêchées d'organiser des services faute de ressources suffisantes.

Le présent amendement vise donc à attribuer une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses selon un mécanisme de péréquation verticale. Celui-ci a pour avantage, contrairement à un mécanisme de péréquation horizontale, de ne pas mettre en difficulté les territoires denses qui, bien que disposant d'une assiette de versement mobilité beaucoup plus large, sont également confrontés à des besoins en matière de services de mobilités nettement supérieures.

Seraient éligibles, les communautés de communes dont le rendement du versement mobilité rapporté à la population serait inférieur à un montant fixé par voie réglementaire à partir du rendement par habitant constaté pour les autorités organisatrices de la mobilité dont le ressort territorial est essentiellement urbain (métropoles, métropole de Lyon, communautés urbaines, communautés d'agglomération). La fraction de TICPE attribuée serait alors calculée de façon à compléter le produit du versement mobilité perçu par une communauté de communes afin d'atteindre le montant fixé par voie réglementaire. Les modalités d'attribution de cette fraction, exclusivement destinée à financer des services de mobilité, seraient précisées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée. La voie conventionnelle étant celle privilégiée par le Gouvernement depuis le début du quinquennat dans ses rapports avec les collectivités territoriales.

Afin d'atteindre pleinement l'objectif de l'amendement, celui-ci devrait préciser que les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes. Cependant, une telle précision entraînerait l'irrecevabilité de l'amendement au titre de l'article 40 de la Constitution. Si cet amendement devait être adopté, il reviendrait donc au Gouvernement de placer cette borne dans la navette parlementaire.

L'utilisation d'une partie du produit de la TICPE pour financer des services de mobilité dans les territoires ruraux permettra de donner une vraie finalité environnementale à cette taxe, acquittée par les automobilistes, en leur proposant des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture individuelle.

Cet amendement, porté par le rapporteur, avait été adopté en 1ère lecture de la loi d'orientation des mobilités au Sénat avant d'être supprimé à l'Assemblée nationale, le Gouvernement renvoyant le débat au Projet de loi de finances. Nous y sommes.