

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-2244

présenté par

M. Rudigoz, Mme Brugnera, M. Touraine, Mme Cazarian, Mme Khedher, Mme Colboc,
Mme Charvier, Mme Zannier, M. Alauzet et M. Barbier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 31, insérer l'article suivant:**

I. – La section XI *bis* du chapitre premier du titre III de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complétée par un article 1609 *quater* B ainsi rédigé :

« Art. 1609 *quater* B. – 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 au présent I 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 décret, en concertation avec l'autorité organisatrice de la mobilité concernée.

« 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'usager 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 20° ainsi rédigé :

« 20° 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

Le trafic automobile sur les principaux axes des grandes agglomérations françaises cause des nuisances très significatives en termes de pollution et de bruit.

Si une partie de ce trafic peut notamment être réduite par le développement des transports en commun locaux, une autre part est constituée par des usagers en transit qui ne font que traverser l'agglomération.

Ces usagers se concentrent habituellement sur les principales voies de circulation routières et ne s'arrêtent pas dans l'agglomération, mais se rendent vers une autre destination. Ce trafic contribue ainsi à générer des phénomènes de congestion sur ces voies qui ne sont pas adaptées au seul transit et à augmenter les nuisances associées au trafic automobile dans les zones les plus densément peuplées (émission de dioxydes d'azote, de particules fines, pollution sonore) alors qu'il n'est pas nécessaire pour ces usagers de traverser l'agglomération pour se rendre à leur destination, en particulier lorsqu'il existe des voies de contournement à forte capacité.

Il apparaît donc nécessaire de doter les collectivités territoriales d'outils permettant de lutter contre les nuisances associées à ce trafic de transit et de favoriser la reconquête des voies structurantes des agglomérations au profit de la desserte locale et de l'intégration d'usages plus urbains (transports collectifs, covoiturage, modes actifs, ...).

Il est essentiel de distinguer le tarif de transit 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. Au contraire du péage urbain, le tarif de transit n'affecte pas les mobilités du quotidien.

Autre différence importante, le péage urbain constitue une taxe de financement (son montant peut être élevé en raison du nombre important de redevables), alors que le tarif de transit est une simple taxe de dissuasion (son montant est nul si elle remplit à 100 % son objectif de dissuasion).

Enfin, le tarif de transit constitue une alternative « sobre » à la réalisation d'un grand contournement autoroutier, très onéreux pour les finances publiques et très consommateur de ressources, notamment de foncier agricole.

Il ne s'agit donc pas d'introduire une taxe supplémentaire au bénéfice des autorités organisatrices de mobilité, mais de prévoir un mécanisme dissuasif afin d'inciter les véhicules en transit à emprunter les itinéraires de contournement du cœur de l'agglomération.

Dans ce cadre, le présent amendement a pour objet d'autoriser l'institution, à titre expérimental, par les autorités organisatrices de la mobilité, sur une agglomération de plus de 100 000 habitants, d'un « tarif de transit » qui aurait pour objet d'inciter les usagers en transit à emprunter les itinéraires dédiés de contournement des agglomérations.

Il est proposé de définir le montant de ce tarif par décret suite à une concertation avec la collectivité concernée en fonction des caractéristiques de son territoire, afin que celui reste acceptable par l'usager tout en demeurant dissuasif.

Un tel dispositif ne concerne que les véhicules légers, les autocars et les autobus. Les poids lourds de transport de marchandises peuvent, en effet, faire l'objet de mesures d'interdiction de circulation sur le fondement du pouvoir de police de circulation du maire défini par le Code général des collectivités territoriales et/ou du Préfet.