

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° I-3154

présenté par
M. Mazaury, M. Bataille et Mme Sanquer

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au début du deuxième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

a) Au début de la première phrase, le taux : « 0,85 % » est remplacé par le taux : « 1,35 % » ;

b) À la seconde phrase, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % » ;

3° Au début du quatrième alinéa, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,50 % » ;

4° Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

a) Au début de la première phrase, le taux : « 1,75 % » est remplacé par le taux : « 2,25 % »

b) À la deuxième phrase, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,50 % » ;

5° Au treizième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,05 % ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les enjeux climatiques et les objectifs fixés par la France dans le cadre de sa stratégie nationale bas carbone à l'horizon 2050 imposent une accélération de la décarbonation des mobilités dans laquelle nos réseaux de transport public, facilitant la mobilité du quotidien, ont toute leur place.

Offrir des solutions de mobilité alternatives à tous les Français, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones les moins peuplées, tel est le défi à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Pour ce faire, ces dernières doivent à la fois poursuivre le développement de leurs réseaux de transport tout en favorisant leur intermodalité.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme, mais impose aussi de décarboner les flottes de véhicules de transport public. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

Or, ces ambitions se traduisent par un mur de dépenses de fonctionnement et d'investissement qui se dresse devant les AOM. Alors que le modèle économique d'Ile-de-France Mobilités a été consolidé dans la loi de finances 2024, cet amendement garantit l'équité entre les territoires en relevant les taux plafonds de chaque strate d'AOM locales hors Ile-de-France.