

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD800

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Manuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Elle suppose une affectation à l'AFITF d'une part de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques d'un montant annuel minimum de 1,7 milliards d'euros. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manoeuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des noeuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets. Ce faisant, en repoussant ces dépenses, il rend irréaliste une avancée substantielle de ces grands projets dans les vingt prochaines années et repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés. »

Le Gouvernement a indiqué avoir retenu le scénario 2 du rapport Duron. Avec un montant de 3 milliards de dépenses par an, le scénario 2 « privilégie la mise en oeuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture des pratiques antérieures. Il permet d'avancer les premières phases des grands projets. Ces premières phases sont très utiles en elles-mêmes par exemple en réduisant la saturation des principaux noeuds ferroviaires au bénéfice de tous les usagers. Il prévoit ensuite que tous ces projets soient poursuivis de façon progressive. »

Entre le budget actuel de l'AFIFT de 2,5 milliards et le budget visé de 3 milliards, il manque 500 millions d'euros.

Il convient donc de prévoir dans la programmation annexée une affectation supplémentaire de 500 millions d'euros au budget de l'AFIFT afin de répondre à l'objectif chiffré par le scénario 2 choisi par le Gouvernement et nécessaire au financement des mesures adoptées par le présent projet de loi.

Le présent amendement prévoit ainsi que la prochaine loi de finances devra comporter une affectation supplémentaire des recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à hauteur de 500 millions d'euros, soit 1,7 milliard d'euros par rapport aux 1,2 milliards de TICPE actuellement affectés.