

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1129

présenté par

M. Carrez, M. Reda, M. Ramadier, Mme Le Grip, Mme Kuster, Mme Dalloz, Mme Louwagie,
M. Woerth et M. Parigi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 6, insérer l'article suivant:**

I. – Il est institué, par prélèvement sur les recettes de l'État de 4 milliards d'euros, une dotation destinée à compenser les pertes de recettes constatées en 2020 pour les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 du code des transports ainsi que l'établissement public « Ile-de-France Mobilités » mentionné à l'article L. 1241-1 du code des transports et résultant des effets de la crise sanitaire et économique due à l'épidémie de covid-19.

II. – Le montant de la dotation prévue au I est égal à la différence, si elle est positive, entre les produits, hors concours publics, inscrits aux budgets primitifs des bénéficiaires, et les recettes effectivement perçues en 2020.

III. – Les montants de la dotation prévue au I sont notifiés par arrêté des ministres chargés du budget, des collectivités territoriales et de la transition écologique et solidaire.

IV. – La dotation fait l'objet d'un acompte versé au plus tard le 31 juillet 2020, sur le fondement d'une estimation des pertes de recettes subies au cours de cet exercice, puis d'un ajustement en 2021 une fois connu le montant définitif de recette perçu au titre de l'exercice 2020. La différence entre le montant de la dotation définitive calculée une fois connues les recettes effectivement perçues au titre de 2020 et cet acompte est versée au cours du premier semestre 2021. Si l'acompte est supérieur à la dotation définitive, le bénéficiaire doit reverser l'excédent.

V. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à compenser l'ensemble des autorités organisatrices des transports des pertes de recettes liées à la crise sanitaire puis à ses conséquences économiques. L'amendement permet d'attribuer cette compensation:

- Aux établissements publics de coopération intercommunale autorités organisatrices de la mobilité en région, communautés de communes, communautés d'agglomération, les communautés urbaines, métropoles ainsi qu'aux syndicats mixtes;
- A l'établissement public "Ile-de-France Mobilités", autorité organisatrice de transports unique en Ile-de-France.

Au plan national, l'ensemble des pertes peut être estimé à 4 milliards d'euros, dont 2,6 milliards d'euros pour la seule Ile-de-France compte tenu du poids de son réseau de transport collectif de voyageurs.

Ces pertes de recettes proviennent à 40 % de la baisse des recettes fiscales du Versement mobilités et à 60 % aux pertes de recettes tarifaires liées à l'effondrement de la fréquentation des transports publics, pendant le confinement et, compte tenu des mesures sanitaires, depuis la sortie de confinement.

Les comparaisons internationales montrent que nos homologues ont accordé des financements de soutien aux autorités organisatrices de transport, avec, par exemple, au Royaume-Uni, un premier plan de 1,6 milliards de livres pour les transports du Grand Londres, en Allemagne, une subvention de 5 milliards d'euros de l'Etat fédéral et des Länder pour les transports publics, ou encore, aux Pays-Bas, une aide de 1,5 milliard d'euros couvrant près de 95 % des pertes attendues en 2020. Alors que l'État présente un plan de soutien au secteur de l'automobile pour 7 milliards d'euros et un plan de soutien à la filière aéronautique annoncé à 18 milliards d'euros, il serait incompréhensible qu'il expose les transport public de voyageur à une cessation de paiement, en contradiction complète avec les objectifs de développement des transports public sobres en gaz à effets de serre.

Une compensation intégrale est nécessaires, car les demies-mesures contraindront les autorités organisatrices de transport à sacrifier l'investissement dans l'amélioration du service de transport et dans la modernisation des matériels roulants. Il s'agit d'un enjeu industriel majeur alors que les sites de production et d'assemblage représentent des dizaines de milliers d'emplois sur le territoire national.