

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF217

présenté par

M. Coquerel, rapporteur, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 54, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

I. – Sont affectés au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement :

1° Une fraction du produit de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts ;

2° Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes.

II. – Les fractions du produit de ces taxes versées au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement seront définies annuellement par décret.

III. – L'article 302 *bis* ZB du code général des impôts est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement dans la limite d'un plafond fixé en conseil d'État et modifiant ainsi l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012. »

IV. – L'article 36 de la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 est complété par un IV ainsi rédigé :

« IV. – Une part du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est affectée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

« Cette part est fixée annuellement par un décret en conseil d'État. »

V. – Les I à IV sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2019.

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

VII. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VIII. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de France est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous considérons que les opérateurs publics du Ministère de l'Ecologie participent directement d'une nécessaire transition écologique et constituent une structure solide pour répondre aux enjeux de l'urgence écologique et notamment climatique. La réduction drastique des subventions pour charges de service public au CEREMA est hautement problématique du point de vue du plan Climat présenté par le Ministre de la transition écologique et solidaire, M. Nicolas Hulot. A partir de 2018, il est prévu que les crédits affectés au CEREMA soient amputés de 5 millions d'euros par an. Une telle coupe va entraîner 105 suppressions de postes. L'incohérence totale entre cette mesure et le cinquième axe du plan Climat – « travailler au cœur des territoires » - est patente. En effet, le CEREMA, par ses prérogatives et son expertise transversales doit être au cœur des politiques publiques en faveur de la transition écologique.

Les grands projets d'aménagement à venir (JO 2024, Grand Paris, exposition universelle 2025) et les intentions de rénovation, notamment des infrastructures de transports doivent être accompagnés d'une expertise publique. A l'heure actuelle, au vu des moyens alloués et des plans annoncés de réduction des effectifs (25% sur la période 2015 – 2022), les capacités du CEREMA à répondre aux demandes des collectivités territoriales et à l'intérêt général sont mises en danger.

Nous ne pouvons nous résoudre à abandonner ainsi un opérateur public héritier de la mémoire et de l'expertise de la puissance publique française en matière d'aménagement et d'environnement durables. Nous ne pouvons pas non plus envisager le transfert de compétences et de responsabilité majeures au secteur privé, au trop grand risque de collusions d'intérêts économiques privés qui primeraient sur l'objectivité des études à mener. A ce titre, nous proposons, sur le même modèle que celui du financement de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France), au titre de leurs domaines d'action partagés, d'affecter une partie de la fiscalité revenant à l'Etat au profit du CEREMA.