

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-1956

présenté par

M. Leseul, Mme Pires Beaune, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

ARTICLE 27**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	250 000 000
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Fonds pour la modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien (ligne nouvelle)	250 000 000	0
TOTAUX	250 000 000	250 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à accorder un budget supplémentaire de 250 millions d'euros pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Il convient, à travers cet amendement, de souligner la fragilité du modèle de financement des infrastructures, reposant en grande partie sur l'AFITF dont les recettes se fondent notamment sur la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), les amendes forfaitaires des radars automatiques, la taxe d'aménagement du territoire (TAT) due par les concessionnaires d'autoroutes et la taxe sur les billets d'avion. Certaines de ces recettes ont connu une baisse significative en raison de la crise sanitaire. Cette fragilité a été mise en exergue à de nombreuses reprises ces dernières années par le biais des bricolages financiers opérés dans le cadre des différents textes budgétaires rectificatifs pour tenter de sauver le budget de l'Agence.

Cette situation d'instabilité financière permanente dans laquelle se trouve la principale agence chargée du financement des infrastructures est inacceptable, d'autant plus qu'elle est amenée à jouer

un rôle de plus en plus important dans le cadre du développement du ferroviaire, du fluvial et du vélo comme alternatifs à des modes de mobilité plus polluants.

Outre cette instabilité financière, les fonds de l'AFITF sont structurellement insuffisants. Le rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait ainsi identifié plusieurs scénarii de financement. Le premier scénario (financement à 2,4 milliards d'euros), qui est celui qui se rapproche le plus du niveau de financement actuel (2,5 milliards d'euros) contribuait à ce que « les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne [soient] que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires ». Cet enjeu de sous-financement doit trouver une réponse au plus vite, à l'heure nous devons repenser nos mobilités face à la crise climatique et énergétique.

C'est pourquoi nous proposons d'augmenter les ressources de l'AFITF et de repenser son modèle de financement.

Afin d'assurer la recevabilité de cet amendement, ce dernier :

- ponctionne 250 millions d'euros (en AE et CP) sur l'action 04 du programme 203 ;
- afin d'abonder du même montant (en AE et CP) un nouveau programme intitulé « Fonds pour la modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien ».