

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° I-1138

présenté par  
Mme Dalloz

-----

**ARTICLE 15**

I. – Compléter l’alinéa 71 par les mots :

« et par le 6° de l’article 1586 du code général des impôts ».

II. – En conséquence, après l’alinéa 74, insérer les deux alinéas suivants :

« 3° Le 6° du I de l’article 1586 est ainsi rétabli :

« 6° Le tiers de la taxe sur l’exploitation des infrastructures de transport de longue distance mentionnée à l’article L. 425-1 du code des impositions sur les biens et services ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 76, substituer aux mots :

« La taxe »

les mots :

« Les deux tiers de la taxe ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L’infrastructure routière supporte globalement aujourd’hui près de 90% de la mobilité des personnes et des biens et continuera à tenir cette place à l’avenir.

Elle doit donc jouer un rôle déterminant pour décarboner les mobilités. Elle nécessite des investissements supplémentaires indispensables pour faire face aux conséquences du réchauffement climatique, à l’adaptation de la voirie à de nouveaux usages (voies dédiées, pistes cyclables, aires de covoiturage, électrification...) et à sa modernisation (route intelligente, durable...) alors que le

réseau est vieillissant et nécessite notamment des travaux, voire des reconstructions de nombreux ouvrages d'art.

Ainsi, les besoins de maintenance et de développement augmentent alors que les capacités d'investissement des collectivités sont bridées, les départements n'ayant plus de levier fiscal.

Les Départements ont dépensé 3,8 milliards d'euros en 2021 d'investissement dans l'entretien, l'adaptation et la modernisation de ce réseau structurant. Paradoxalement alors que la route génère au niveau national 40 milliards de recettes fiscales, aucune n'est attribuée aux Départements – l'absence de mise en œuvre de l'écotaxe poids lourd n'a pas permis de leur attribuer la part qui leur revenait initialement. Il est donc nécessaire de rééquilibrer le modèle économique de la route.

Dans cet article, les 600 millions de rendement estimés pour cette nouvelle taxe devraient être essentiellement affectés au ferroviaire. Or la route ne doit pas être négligée dans la chaîne des mobilités, les différents modes de transports étant complémentaires. Il est donc contre-productif de favoriser une infrastructure de transport (le fer) au détriment d'une autre (la route).

C'est pourquoi le présent amendement prévoit de rediriger une partie de produit de cette taxe (un tiers) vers les Départements, qui gèrent 380 000 kilomètres de routes.