

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-CF155

présenté par

M. Fabrice Brun, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Bourgeaux, M. Brigand,
M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Descœur, M. Dubois, M. Kamardine, Mme Périgault,
M. Taite, M. Thiériot, Mme Valentin et M. Viry

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

I. – Une fraction des recettes de la taxe mentionnée à l'article 266 *sexies* du code des douanes est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

II. – Cette fraction correspond aux recettes de la taxe générale sur les activités polluantes prévue à l'article 266 *sexies* du code des douanes excédant 460 millions d'euros.

III. – La fraction de recettes de taxe générale sur les activités polluantes prévues à l'article 266 *sexies* du code des douanes affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ne peut excéder 500 millions d'euros. La part de recettes supérieures à ce plafond est reversée au budget général de l'État.

IV. – Les I à III sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2024.

V. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si l'affectation à l'Agence du produit de l'augmentation de la TICPE de 2 centimes d'euro par litre de gazole a été sanctuarisée par le Gouvernement, l'AFITF manque de financements. Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 a été 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 manœuvre pour répondre aux enjeux dedécongestion

des nœuds 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 nœuds 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.

La TICPE génère une recette très élevée pour l'État. Entre 2017 et 2019 cette taxe a rapporté à l'État environ 6 milliards d'euros, amassée entre 2017 et 2019.

C'est pourquoi le présent amendement vise à flécher 500 millions d'euros vers l'AFITF, afin que celle-ci puisse répondre sereinement au scénario 2 du COI.