

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° I-2318

présenté par

Mme Feld, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

- I. – Les articles 1609 H et 1609 I du code général des impôts sont abrogés.
- II. – La perte de recettes pour l'établissement public local Société du Grand du Projet Sud-Ouest 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

Cet amendement propose d'abroger la Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) qui, depuis son instauration, constitue une charge fiscale injuste pour les contribuables. La TSE impose une contribution supplémentaire, aux propriétaires, entreprises, et touristes des 2 340 communes situées à moins de soixante minutes par véhicule automobile d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax.

Une grande partie des communes sujettes à la TSE ne bénéficiera pas directement des nouvelles lignes, ce qui soulève des questions d'équité. Elles ne profiteront en réalité qu'au rayonnement de la Métropole parisienne, non soumise à la TSE, et au prétendu développement de la Métropole toulousaine. En résumé, les communes rurales du Sud-Ouest se verront imposer une charge financière supplémentaire pour financer des infrastructures de transport principalement avantageuses pour les habitants de certaines grandes métropoles, sans pour autant voir s'améliorer directement l'accessibilité ferroviaire pour leurs propres résidents.

Par ailleurs, le financement du projet repose sur des hypothèses qui conduiront inévitablement à une augmentation future de la TSE. D'abord parce que la contribution de l'Union Européenne, qui s'élève à 2.05 milliards d'euros (20 % du coût total), n'est pas acquise, et parce qu'en cas de non-versement total ou partiel de cette contribution, les collectivités se sont engagées à verser 50% des financements manquants.

Mais aussi, car les surcoûts éventuels du projet seront financés prioritairement par « une mobilisation accrue des recettes fiscales » (article 7 du plan de financement GPSO). Surcoûts qui sont inévitables dans ce type de projet, d'autant plus que le budget a été finalisé avant le choc inflationniste de 2022. SNCF Réseaux a d'ailleurs déjà confirmé que le montant total des travaux dépasserait les prévisions, sans préciser de combien. Ces éléments pourraient accentuer le fardeau fiscal pour vos communes et vos administrés.

Au-delà des aspects financiers, l'impact du projet sera considérable sur nos territoires, même pour les communes qui ne sont pas situées à proximité immédiate de la ligne. Un tel projet implique forcément des nuisances connexes destructrices d'espaces naturels et de terres agricoles.

Pour conclure, il est nécessaire de rappeler qu'au-delà des problématiques fiscales, économiques et écologiques soulevées par le projet GPSO, l'utilité même du projet pose question. Nous reconnaissons la nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires et de promouvoir des modes de transport durables, mais les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax existent déjà, elles sont encore sous-utilisées et aucun projet de rénovation visant à augmenter leur capacité n'a été sérieusement étudié à ce jour. D'un autre côté de nombreuses lignes réellement utiles à nos concitoyens et à la vie de nos territoires ne sont pas entretenues et sont progressivement abandonnées au profit du transport routier. Le train et les mobilités du quotidien qui nécessitent une desserte fine du territoire sont, une fois de plus, abandonnés au profit du tout TGV.