

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° I-422

présenté par

M. Bony, Mme Corneloup, M. Gosselin, Mme Petex, Mme Bazin-Malgras et
Mme Frédérique Meunier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 33, insérer l'article suivant:**

I. – Au deuxième alinéa du II de l'article L. 425-20 du code des impositions sur les biens et services, le mot : « douzième » est remplacé par le mot : « tiers ».

II. – 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

La loi de finances initiale pour 2024 a créé une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Les 600 millions de rendement estimés pour cette nouvelle taxe devaient être essentiellement affectés au ferroviaire, un douzième étant affecté aux collectivités à compétences départementales, et un autre douzième aux collectivités communales et intercommunales.

Cet amendement propose de réévaluer cette affectation, en portant à un tiers la part du produit redirigé vers les Départements, qui gèrent 380 000 kilomètres de routes.

En effet, la route ne doit pas être négligée dans la chaîne des mobilités, les différents modes de transports étant complémentaires et de nombreux territoires n'ayant pas d'alternative à la route. L'infrastructure routière supporte globalement aujourd'hui près de 90% de la mobilité des

personnes et des biens et continuera à tenir cette place dans l'avenir.

Elle joue donc 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 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 entravées par des recettes en baisse (non-indexation des dotations, chute des DMTO) et des dépenses en hausses imposées par l'État. Depuis 2018 et la perte du Foncier bâti, les Départements ne disposent plus de levier fiscal.

Plus généralement, les Départements ont dépensé 3,7 milliards d'euros en 2023 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 d'entre elles 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. La refondation des modes de financement de la route s'impose d'autant plus dans une période où les Départements connaissent une crise aiguë de leurs finances, contraignant très fortement leurs politiques d'investissement notamment dans le domaine routier.

Cet amendement est un premier pas vers le nécessaire rééquilibrage du modèle économique de la route.