

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N ° I-CF55

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2017

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N° I-CF57

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Duby-Muller, M. Saddier et M. Rolland

-----

### ARTICLE 7

Supprimer l'alinéa 11.

### EXPOSÉ SOMMAIRE

La mesure adoptée par la loi de finances rectificative pour 2016 répondait à une attente formulée dès 2010 et débattue chaque année au parlement depuis 2012 afin de permettre que les sièges sociaux ne captent pas une part excessive de la base fiscale aux dépens des territoires industriels.

Il ne s'agit donc d'une mesure d'équité qui survient dans la logique de territorialisation de la fiscalité économique défendue par les élus de toute sensibilité jusqu'à ce jour.

Le prétexte d'une modification qui introduirait une variation du produit de la CVAE entre collectivités n'est pas recevable sauf à considérer qu'une répartition inéquitable doit perdurer.

Il est primordial que la fiscalité économique locale soit territorialisée afin de prendre en compte les charges des collectivités qui supportent le coût des aménagements des zones d'activité et d'infrastructures.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF72

présenté par

M. Saddier, Mme Bonnivard, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire et M. Vatin

-----

**ARTICLE 9**

Au tableau de l'alinéa 3 :

- a) À la soixante-quatrième ligne de la quatrième colonne, substituer au nombre : « 8,80 » le nombre : « 5,80 » ;
- b) À la soixante-quatrième ligne de la cinquième colonne, substituer au nombre : « 11,02 » le nombre : « 5,80 » ;
- c) À la soixante-quatrième ligne de la sixième colonne, substituer au nombre : « 13,23 » le nombre : « 5,80 » ;
- d) À la soixante-quatrième ligne de la septième colonne, substituer au nombre : « 15,45 » le nombre : « 5,80 » ;
- e) À la soixante-quatrième ligne de la huitième colonne, substituer au nombre : « 17,66 » le nombre : « 5,80 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Des transporteurs routiers ont fait le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole.

Le présent amendement a pour objectif de geler le taux de TICPE associée au gaz naturel pour véhicule (GNV) et au biométhane carburant (BioGNV) pour éviter de rendre ce carburant moins compétitif que le diésel au 1<sup>er</sup> septembre 2018.

Parallèlement au maintien de l'avantage fiscal dont dispose les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs roulant au diésel prévu aux articles 265 septies et octies du code des douanes, l'accélération de la trajectoire carbone aura pour conséquence au 1er janvier 2018 de rendre le diésel plus compétitif que le GNV/BioGNV pour le secteur des poids lourds (PL) de plus

de 7,5t, solution pourtant encouragée car identifiée comme meilleure alternative propre au diésel pour ce secteur.

En effet, les transporteurs routiers voulant convertir leur flotte diesel au gaz comparent le total cost of ownership (TCO) ou coût global de possession d'un PL au diesel contre celui de possession d'un PL GNV. Cette comparaison est déterminante dans le choix économique du transporteur étant donné la forte concurrence régissant ce secteur. Pour que le GNV soit compétitif, il faut que le TCO pour le GNV soit au moins équivalent à celui du diesel. La trajectoire proposée pour la TICPE GNV face au mécanisme de récupération partielle de TICPE pour le diesel concernant les Transports Routiers de Voyageurs et de marchandises engendrent sur la durée de possession du véhicule un vrai manque à gagner pour l'utilisateur de GNV. En effet, l'augmentation de TICPE subie par le GNV face à la stabilité de la TICPE appliquée au diesel pour cette catégorie de véhicules induirait une augmentation progressive de l'écart de TCO entre les deux solutions défavorable au GNV celui-ci atteignant 10 %.

Si l'accélération de la trajectoire carbone n'est pas contestée, ce sont bien ses conséquences non anticipées que cet amendement vise à corriger. L'amendement ainsi proposé fige la valeur de taxation du GNV à hauteur du taux fixé pour 2017, l'objectif est bien de signaler le risque et d'inviter les pouvoirs publics à prendre les mesures adéquates pour rétablir la logique de compétitivité du GNV/BioGNV face au diésel et donc l'avenir d'une filière alternative et propre.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2017

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N° I-CF70

présenté par

M. Saddier, Mme Bonnavard, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire et M. Vatin

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 265 *septies* du code des douanes ainsi est modifié :

1° Au quatrième alinéa, après les mots « gazole », la fin de la phrase est ainsi rédigée : « et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. » ;

2° Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« pour le gazole : »

3° Après le huitième alinéa sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« pour le gaz naturel carburant »

« - en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100Nm<sup>3</sup> et le tarif qui y est applicable en application des articles 265. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Des transporteurs routiers ont fait le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole.

Dans cette perspective et afin de permettre le développement du gaz carburant dans les transports, conformément à la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et conformément aux ambitions du Gouvernement de favoriser les mobilités propres alternatives, le

présent amendement propose de faire bénéficier le GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel. Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article 265 septies du code des douanes pour le transport de marchandises.

Le secteur du transport routier, secteur fortement émetteur de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, doit sensiblement se transformer pour que les objectifs ambitieux de développement de la mobilité propre que la France s'est fixé dans le cadre de la PPE soient respectés et afin, in fine, d'améliorer la qualité de l'air. De plus, le plan climat présenté par le Gouvernement le 6 juillet dernier, annonce vouloir rendre la mobilité propre accessible à tous et, plus particulièrement, soutenir le développement des carburants alternatifs dont le gaz.

Il est ainsi proposé de mettre en cohérence la fiscalité associée au gaz carburant, avec les objectifs affichés du Gouvernement de le développer en lui permettant de bénéficier de la même récupération de TICPE que le diesel lorsqu'utilisé par des professionnels et ainsi en sauvegardant sa compétitivité.

Comme pour le diesel qui a vu cette récupération fixée sur l'année 2015 alors en cours, le présent amendement propose de retenir la valeur de l'année 2017.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF703

présenté par

Mme Rossi, rapporteure pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Mme Rossi, M. Saddier, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire, Mme Bonnivard, M. Vatin, M. Millienne, M. Duvergé, Mme Lasserre-David, Mme Luquet, M. Pahun et M. Thierry Robert

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 265 *septies* du code des douanes est ainsi modifié :

1° Après le mot : « gazole », la fin du quatrième alinéa est ainsi rédigée :

« et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. » ;

2° Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« a) pour le gazole : » ;

3° Après le huitième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« b) pour le gaz naturel carburant :

« - en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100Nm<sup>3</sup> et le tarif qui y est applicable en application des articles 265. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement a pour objet d'élargir aux véhicules professionnels routiers de transports de marchandises circulant au gaz naturel le remboursement partiel de taxes qui ne concerne pour l'instant que les véhicules fonctionnant au gazole. Dans la mesure où le gaz naturel est beaucoup

moins polluant, il est paradoxal qu'il soit moins bien traité que le diesel. Un alignement de la fiscalité des deux carburants est nécessaire.



# ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2017

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N° I-CF71

présenté par

M. Saddier, Mme Bonnivard, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire et M. Vatin

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 265 *octies* du code des douanes est ainsi modifié :

1° Après le mot : « gazole », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée :

« et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. » ;

2° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« a) Pour le gazole : » ;

3° Après le cinquième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« b) Pour le gaz naturel carburant :

« - en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100Nm<sup>3</sup> et le tarif qui y est applicable en application de l'article 265. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Des transporteurs routiers de voyageurs veulent faire le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole.

Afin de permettre le développement du gaz carburant dans les transports, conformément à la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et conformément aux ambitions du Gouvernement de favoriser les mobilités propres alternatives, le présent amendement propose de faire bénéficier le GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel. Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de la TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article 265 octies du code des douanes pour le transport de voyageurs.

Le secteur du transport routier, secteur fortement émetteur de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, doit sensiblement se transformer pour que les objectifs ambitieux de développement de la mobilité propre que la France s'est fixée dans le cadre de la PPE soient respectés et afin, in fine, d'améliorer la qualité de l'air. De plus, le Plan Climat présenté par le Gouvernement le 6 juillet dernier annonce vouloir rendre la mobilité propre accessible à tous et, plus particulièrement, soutenir le développement des carburants alternatifs dont le gaz.

Comme pour le diesel qui a vu cette récupération fixé sur l'année 2015 alors en cours, le présent amendement propose de retenir la valeur de l'année 2017.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF73

présenté par

M. Saddier, Mme Bonnavard, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire et M. Vatin

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – Au premier et troisième alinéas de l'article 39 *decies* A du code général des impôts, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2023 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement a pour objectif de favoriser l'investissement des petites et moyennes entreprises (PME) françaises de transport routier dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. Il est ainsi proposé de prolonger le dispositif de suramortissement actuellement en vigueur appliqué sur l'achat de véhicules de 3,5 tonnes et plus roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV) et biométhane carburant (BioGNV) de décembre 2017 à décembre 2023.

Le GNV, et plus particulièrement sa version renouvelable, le BioGNV, sont en effet identifiés et reconnus comme carburants alternatifs aux carburants classiques considérant la réduction d'émissions d'oxyde d'azote (NOx), de particules fines et de CO2 que leur utilisation permet.

L'arrêt programmé du dispositif de suramortissement au 31 décembre 2017 mettrait en péril la dynamique de développement à court terme de la filière poids-lourds GNV. En effet, la période de mise en application du dispositif récemment créé a été trop courte pour permettre à la filière de bénéficier pleinement de ce dispositif : le dispositif a été voté dans la loi de finances pour 2016, mis en œuvre courant 2016, et est applicable jusque fin 2017. Or, cette mesure a été identifiée comme la plus incitative pour les transporteurs à passer au GNV.

Pour mémoire, ce dispositif de bonification de l'amortissement permet de couvrir jusqu'à 40 % du surcoût du véhicule GNV en comparaison d'un véhicule diesel de même catégorie, rendant ainsi plus accessible la solution GNV/BioGNV. Le prolongement ainsi proposé se veut être une mesure à

court terme pour continuer d'accompagner la filière, le temps que le surcoût à l'achat par rapport aux autres carburants soit comblé.

L'année 2023 visée correspond à la cible de l'objectif fixé dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 40 000 poids lourds roulant au GNV/BioGNV. Cette mesure, sur le long terme, devrait provoquer une baisse des surcoûts à l'achat des véhicules gaz par un effet de vente en série ou économie d'échelle.

Enfin, ce mécanisme permettra de participer à l'atteinte de l'objectif fixé pour 2030 de développement de la mobilité propre fixés par la PPE de 10 % de poids lourds roulant au GNV et de 80 000 véhicules.

Cette mesure correspond à un manque à gagner maximal de 4,4 M€ en 2018 (pour les camions de PTAC > 3,5t immatriculés en 2018) dans l'hypothèse de l'atteinte des objectifs de la PPE de 1500 camions en circulation à fin 2018.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2017

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N° I-CF234

présenté par

M. Saddier, Mme Bonnivard et Mme Duby-Muller

-----

### ARTICLE 16

I. – À l’alinéa 2, substituer au montant :

« 27 050 322 000 euros »

le montant :

« 30 860 013 000 euros »

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« II. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette année, le montant de la dotation globale de financement est à nouveau en baisse de 2,63 milliards d’euros par rapport à l’année précédente.

Depuis 2012, cette dotation a diminué de 25 %. Alors que les collectivités ont de plus en plus de difficultés à faire face à ces baisses successives, l’objet de cet amendement est de maintenir le montant de la dotation globale de fonctionnement fixé pour 2017 soit 30 860 013 000 euros.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**6 octobre 2017

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF237

présenté par  
M. Saddier et Mme Duby-Muller

-----

**ARTICLE 16**

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Dans le cadre de la contractualisation entre l'État et les collectivités pour dégager des économies, un système dérogatoire devra être prévu pour les collectivités dont l'augmentation de la population est supérieure à la moyenne nationale des trois dernières années. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Lors de la conférence nationale des territoires, le Président de la République a indiqué qu'il n'y aura pas de baisse des dotations des collectivités territoriales mais qu'elles devront participer à l'effort d'économies.

Pour certaines collectivités territoriales, ces efforts peuvent être plus difficiles à réaliser notamment pour celles dont la population augmente régulièrement. A titre d'exemple, la Haute-Savoie gagne chaque année 10 000 habitants supplémentaires. Il en résulte que les efforts demandés seront davantage compliqués à réaliser.

L'objet de cet amendement est donc de prévoir un système dérogatoire pour les collectivités dont l'augmentation de la population est supérieure à la moyenne nationale des trois dernières années.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF58

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Duby-Muller, M. Saddier et M. Rolland

-----

**ARTICLE 16**

Supprimer les alinéas 3,4 et 5.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La loi NOTRe a prévu l'abandon de la compétence développement économique auparavant dévolue aux Départements et conforté la primauté des régions pour l'exercice de cette compétence ; la Région étant dorénavant seule habilitée à attribuer certaines aides et dotée de la responsabilité exclusive de la définition sur son territoire des orientations en matière de développement économique.

L'IGF avait évalué à 1,6 Md€ le montant des interventions économiques des départements. Sur cette base, les services de l'État avaient estimé qu'environ 800 M€ relevaient des champs de compétences des Régions (i.e. hors foncier et immobilier d'entreprise). Les Régions avaient ensuite accepté une limitation du montant de « compensation » à hauteur de 600 M€.

Cependant, au terme de discussions entre l'État et les Régions à l'automne 2016, un compromis est intervenu aboutissant à l'inscription au sein de l'article 149 de la loi de finances initiale (LFI) pour 2017 à :

- la création, dès 2017, d'un fonds de soutien en matière de développement économique à hauteur de 450 M€;

- l'attribution aux régions d'une part de TVA, à compter de l'exercice 2018 sur la base du total suivant :

o montant de la DGF perçu par les régions en 2017 ;

o montant de la dynamique d'évolution de la TVA 2018 vs 2017 ;

o montant du fonds de soutien en matière de développement économique.

Ce compromis qui reposait notamment sur le partage d'un impôt national rapprochait les Régions françaises du modèle régional en vigueur dans l'Union européenne et les consacre (suite à la création des « grandes régions » et au renforcement de leurs compétences) comme un partenaire privilégié de l'État.

Cependant, l'article 16 du projet de loi de finances pour 2018 revient sur ce compromis et sur la parole de l'État matérialisée par l'adoption de l'article 149 de la LFI pour 2017 en supprimant, à compter de 2018, le fonds de soutien en matière de développement économique de 450 M€ et en le retirant de l'assiette de TVA qui sera allouée aux régions.

Le présent amendement vise à revenir à la rédaction initiale de l'article 149 de la LFI pour 2017 en réintroduisant au sein de l'assiette de TVA allouée aux régions le montant de 450 M€ du fonds de soutien au développement économique.



**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF61

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Duby-Muller, M. Saddier et M. Rolland

-----

**ARTICLE 16**

I. – Supprimer les alinéas 40, 41 et 52.

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« XI. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le projet de loi de finances 2018 maintient les fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP) dans le périmètre des variables d'ajustement et accentue sa diminution.

Après une baisse de 8 % en 2017 (soit -34 M€), les FDPTP seraient ainsi impactés par une baisse de 17 % (soit 66 M€) en 2018 (leur montant passant de 389 M€ en 2017 à 323 M€ en 2018).

Cette nouvelle ponction des FDPTP aura à nouveau pour effet de pénaliser des communes et groupements de communes défavorisés. En effet, ces fonds de péréquation sont attribués aux collectivités défavorisées selon des critères fixés par chaque conseil départemental, au regard de la faiblesse de leurs ressources fiscales et/ou de l'importance de leurs charges (logements sociaux, longueur de voirie...). Or, pour ces collectivités, les attributions versées représentent des montants parfois très importants dans leurs budgets.

C'est pourquoi cet amendement propose de supprimer cette minoration.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF59

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Duby-Muller, M. Saddier et M. Rolland

-----

**ARTICLE 16**

I. – Supprimer les alinéas 44 à 48 et l'alinéa 55.

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« XI. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement propose de supprimer l'élargissement de l'assiette des variables d'ajustement à la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle (DCRTP) des communes et EPCI.

La DCRTP des communes et EPCI serait impactée par une baisse de 17 % (soit 199 M€) en 2018 (leur montant passant de 1 175 M€ en 2017 à 976 M€ en 2018).

La DCRTP est une dotation visant à respecter l'engagement du législateur de garantir qu'aucune collectivité ne soit conduite à voir ses ressources diminuer du fait de la réforme de la taxe professionnelle. Elle est perçue de façon très hétérogène entre les collectivités, et seules celles ne bénéficiant pas d'un retour CVAE à hauteur de l'ancienne taxe professionnelle en bénéficient. Mettre à contribution cette dotation revient donc à largement pénaliser des collectivités déjà fragilisées, alors que les collectivités bénéficiaires nettes de la réforme de la Taxe professionnelle, ne contribuent pas à cet effort, et ne voient aucunement leurs ressources impactées.

C'est donc injuste, inéquitable et contre-péréquateur.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N ° I-CF62

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

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

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N ° I-CF63

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

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

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N ° I-CF64

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

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

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PLF POUR 2018 - (N° 235)

## AMENDEMENT

N ° I-CF65

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

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

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF75

présenté par

M. Saddier et Mme Duby-Muller

-----

**ARTICLE 19**

Supprimer l'alinéa 6.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les Agences de l'eau subventionnent des projets de lutte contre la pollution (assainissement domestique, réduction des pollutions industrielles et agricoles), de préservation des ressources en eau potable (en particulier des champs captants prioritaires), d'économie d'eau et de gestion équilibrée de la ressource en eau, ainsi que de restauration des rivières, milieux aquatiques et zones humides et milieux marins.

Elles se financent par des redevances payées par les consommateurs d'eau, les industriels, les producteurs d'électricité, les agriculteurs et les pêcheurs, en fonction des quantités d'eau qu'ils prélèvent, de la pollution qu'ils rejettent ou de l'impact de leur activité sur les milieux aquatiques. Il s'agit ainsi de la mise en œuvre du principe pollueur-payeur pour répondre aux objectifs de reconquête de la qualité de l'eau et du milieu aquatique qu'elles sont chargées de conduire.

Les Agences de l'Eau sont des véritables acteurs de la solidarité entre les territoires au profit des territoires ruraux pour les aider à faire face à leurs besoins d'équipement en matière d'eau potable et d'assainissement. Une part très significative des aides accordées par les Agences de l'Eau le sont ainsi spécifiquement au titre de la solidarité urbain-rural.

Leurs champs d'action ont par ailleurs été élargis par la loi sur la reconquête de la biodiversité de 2016 (modifiant l'article L. 213-8-1 du code de l'environnement) en leur donnant compétence pour contribuer à la connaissance, à la protection et à la préservation de la biodiversité terrestre et marine ainsi que du milieu marin.

Les dispositions du projet de loi dans sa formulation actuelle engendreraient une diminution importante de leur volume financier empêchant de faire face aux défis dont les Agences de l'Eau sont en charge :

- L'adaptation aux changements climatiques ;

- L'atteinte du bon état écologique des eaux en 2027 ;
- La réussite de l'accompagnement de la GEMAPI par les collectivités ;
- La mise en œuvre de l'élargissement de leurs compétences à la biodiversité.

Les orientations du projet de budget 2018 constituent donc un signal inquiétant au moment de la préparation des XIème programme des Agences de l'Eau. Elles sont en contradiction avec la volonté du gouvernement d'agir en faveur de la transition écologique des activités industrielles et agricoles dans les territoires, de la reconversion vers l'agriculture biologique et de la reconquête de la biodiversité.

Le présent amendement a pour objectif de supprimer l'effet « mordant » du plafond, qui priverait les agences de 195 000 € de redevances potentielles, instauré à l'article 19. Il rétablit donc le plafond de 2,3 milliards d'euros, qui correspondent à peu près au montant total prévisionnel des redevances des agences de l'eau en 2018.



**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF129

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Duby-Muller, M. Saddier et M. Rolland

-----

**ARTICLE 19**

Supprimer l'alinéa 6.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cette disposition, qui abaisse en 2018 de 195 M€ le plafond annuel de ressources des agences de l'eau par rapport aux années précédentes, combinée à l'article 54 du même projet de loi de finances qui ponctionne les budgets des agences de l'eau pour financer l'Agence Française pour la biodiversité et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage à la place de l'État, compromet gravement leurs capacités d'intervention pour assurer l'ensemble de leurs missions et des pans entiers des politiques territoriales dont les agences de l'eau sont les principaux co-financeurs. En effet, les agences de l'eau sont des co-financeurs incontournables pour les territoires dans leurs projets de lutte contre la pollution et les dérèglements climatiques, de transition écologique de l'agriculture, de préservation des ressources en eau potable et de qualité de l'eau et de reconquête de la biodiversité.

S'il est compréhensible que les organismes financés par de la fiscalité affectée puissent contribuer à la réduction de la dépense publique, cette mesure concernant les agences de l'eau est en contradiction avec :

- L'accroissement de leurs missions depuis la loi de reconquête de la biodiversité à la protection et restauration de l'ensemble de la biodiversité, y compris terrestre et maritime, et au financement de l'AFB et des actions des futures agences régionales de la biodiversité ;
- La volonté du gouvernement d'agir en faveur de la transition écologique des activités industrielles et agricoles dans les territoires, de la reconversion vers l'agriculture biologique et de la reconquête de la biodiversité au moment où le désengagement financier de l'État est annoncé dans ces mêmes domaines, tout particulièrement sur les aides à l'agriculture biologique et sur les actions de protection de la biodiversité pour lesquelles l'AFB ne dispose que de moyens d'intervention réduits ;
- Le respect des engagements contractuels déjà pris par les agences de l'eau dans le cadre du 10ème programme des agences de l'eau qui a vu augmenter considérablement les subventions des agences

aux opérations des collectivités territoriales contraignant fortement leurs budgets jusqu'en 2020. Avec une baisse de leurs ressources dès 2018 et l'augmentation des exigences de l'État sur l'utilisation de ces ressources, elles n'auront donc d'autre choix que, soit d'être dans l'impossibilité d'honorer ces engagements, soit de geler leurs financements de toute nouvelle intervention sur les territoires et le paiement de la prime pour épuration.

C'est pourquoi cet amendement, en supprimant le 4° de l'article 19 du projet de loi de finances pour 2018, permet de revenir au plafonnement en vigueur des budgets des Agences de l'Eau.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

**AMENDEMENT**

N° I-CF76

présenté par

Mme Bonnivard, M. Saddier, Mme Duby-Muller et M. Rolland

-----

**ARTICLE 19**

À la fin de l'alinéa 16, substituer au montant : « 226 117 » le montant : « 346 117 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le réseau des chambres de commerce et d'industrie est l'un des outils les plus performants pour mener la transformation de l'économie française. Grâce à son maillage territorial de proximité qu'il a su conserver malgré une forte rationalisation de la carte consulaire ces 10 dernières années (réduction de 50 établissements consulaires depuis 2005), le réseau est le garant d'une action publique efficace sur tous les territoires.

Aujourd'hui, le réseau des CCI est fortement engagé dans les grands chantiers de l'État : internationalisation et digitalisation des entreprises, simplification, développement de l'apprentissage, revitalisation du commerce de centre-ville, transformation environnementale.

Toute son action s'inscrit dans une exigence de performance :

§ taux de pérennité à 3 ans des entreprises accompagnées par les CCI proche de 80 %,

§ taux d'insertion dans l'emploi des apprentis et des étudiants formés par les CCI supérieur à 70 %,

§ taux de développement des actions commerciales à l'export pour les entreprises accompagnées par les CCI supérieur à 70 %.

Or, en incohérence avec ces éléments, le projet de loi de Finances pour 2018 prévoit une baisse de 150 millions d'euros des ressources fiscales affectées au réseau des CCI, soit une baisse de 17 %. Après la baisse de 35 % des ressources subie lors du précédent quinquennat, cette disposition conduirait à casser la dynamique en faveur du développement des entreprises et des territoires et à déstabiliser profondément un réseau en pleine mutation (digitalisation de ses services), s'ajoutant à la suppression des 450 millions dûs aux Régions relatifs à la compensation des transferts de compétence économique.

Cette baisse brutale aura nécessairement un impact négatif sur l'appui aux entreprises, l'apprentissage et la formation, et plus particulièrement pour les TPE, en zone rurale.

En effet, la TFC est un outil de péréquation entre les entreprises qui bénéficie, via les CCI, en grande partie aux TPE (ce sont principalement les grandes entreprises qui financent cette Taxe pour Frais de Chambre, TFC).

Mécaniquement, une baisse de la TFC se traduira par une fragilisation plus importante des services et accompagnements aux TPE.

Par ailleurs, la loi de finances pour 2014 a instauré que toute diminution du plafond de TFC soit transformée en baisse de fiscalité pour les entreprises (baisse du taux de TCVAE et TACFE). Néanmoins, l'effet d'une baisse de plafond du TFC sur les taux de TACVAE imposés aux entreprises n'intervient qu'en année n+1. Ainsi, selon le Code Général des Impôts, la baisse de 150 millions d'euros de TFC en 2018 ne sera répercutée en baisse de taux sur les entreprises qu'en 2019, l'écêtement de 2018 venant donc abonder le solde du budget de l'État, sans que l'on sache si cette ressource nouvelle bénéficiera, en 2018, aux entreprises.

Par conséquent, cet amendement propose de lisser la baisse des ressources affectées aux CCI sur 5 ans, en commençant par une diminution de 30 millions d'euros du plafond de taxe pour frais de chambres (TACVAE).