

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

31 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-964

présenté par

M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,  
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon,  
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

-----

**ARTICLE 39****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	2 832 000	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	2 832 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
<b>TOTAUX</b>	<b>2 832 000</b>	<b>2 832 000</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel vise à évoquer le sujet des fonds destinés à la restauration des ouvrages d'art. Après l'effondrement du viaduc autoroutier de Gènes, le gouvernement a lancé une étude de l'état des ponts en France. On savait déjà que sur les 12 000 ponts que compte le réseau, un tiers nécessite des réparations. Une première liste a été rendue publique le 26 septembre 2018.

Sur une liste de 42 ouvrages gérés par l'État et 122 « confiés » aux sociétés privées, 21 ponts sont en catégorie 3. Leur structure est « altérée » et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence ». Sur ces 21 ouvrages, 7 appartiennent au réseau non concédé, 14 au réseau concédé.

Cette situation est intolérable. D'un côté des baisses de dotations aux collectivités locales ( - 3,9 milliards de DGF en 2018 puis - 426 millions en 2019). De l'autre, des ouvrages non entretenus par les sociétés d'autoroute alors qu'elles engrangent plusieurs milliards de bénéfices par an. L'amendement initial, jugé irrecevable, proposait de relever la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (article 302 bis ZB du code général des impôts) pour financer cette restauration. Le bon sens est contrarié par les règles en loi de finances.

Par ailleurs, cette taxe est assise sur le nombre de kilomètres parcourus par les usagers calculés sur la base des trafics enregistrés en gare de péage (nombre de véhicules ayant acquitté un péage) et les trajets sont calculés sur la base des longueurs effectives des tronçons d'autoroutes parcourus, d'échangeur à échangeur. Mais lorsque le réseau autoroutier est équipé de péage dit « ouvert », « les usagers acquittent un montant forfaitaire en gare de péage quelle que soit leur destination. Il n'est alors pas possible de connaître le nombre réel de kilomètres parcourus par les usagers. » (BOI-TCA-CAR-20131216). Dans ce cas, la taxe est calculée sur la base du kilométrage correspondant à la moyenne des trajets possibles de la section de tarification concernée. N'y-a-t-il pas là un manque de contrôle sur ces données ?

Nous profitons de cet amendement pour critiquer également vivement le fonctionnement de cette boîte noire qu'est l'AFITF. Il est intolérable que des parlementaires soient amenés à voter des crédits sans aucune connaissance des projets qui seront financés ou non par l'AFITF, ni à quelle hauteur. Pour preuve, le projet annuel de performance indique : « Il est précisé que les montants de fonds de concours attendus de l'AFITF constituent une estimation, le budget initial de l'établissement n'étant pas élaboré à la date de rédaction du présent projet annuel de performances. » Les parlementaires devraient pouvoir avoir un droit de regard sur l'affectation de ses fonds de concours, qu'ils financent les Lignes à Grande Vitesse ou bien le développement des transports collectifs, l'analyse et la critique diffèrent.

Cet amendement constitue un transfert de la dotation pour charge de service public allouée à l'ANDRA (2,8 M€ pour charges de service public, en hausse de 0,4 M€ par rapport à la LFI 2018) dans le cadre du programme 174 au programme 203, et plus particulièrement l'action 04 (Routes – Entretien). Dans le cas où le gouvernement ne souhaiterait pas lever le gage, nous précisons que l'ANDRA bénéficie de plusieurs millions d'euros de recettes par le biais de la taxe dite « Recherche » (plafonnée à 65 millions d'euros) et de la taxe dite « Conception » pour un montant estimée à 149 millions d'euros en 2019 pour financer le projet CIGEO. Le gouvernement sait très bien baisser les dotations pour charge de service public des autres opérateurs, nous imaginons donc qu'un prélèvement de 2,8 millions sur les dotations de l'ANDRA saurait être aisément compensé.