

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF1034

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 64, insérer l'article suivant:**

I. – Au deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, le tarif : « 7,32 € » est remplacé par le tarif : « 9,32 € ».

II. – En conséquence, le relèvement du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 est défini par décret

III. La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par une majoration exceptionnelle à hauteur de 10 % de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 bis ZB du code général des impôts.

IV. Cette disposition entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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.

Afin de procéder au plus vite aux travaux nécessaires à ces ouvrages, nous proposons de relever la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. 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 ?

Cette redevance, accompagné du relèvement du plafond de l'AFITF doit permettre de financer cette restauration. Nous profitons de cet amendement pour critiquer 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.