



Collectif national La Déroute des routes

Propositions d'amendements au PLF 2023 à l'attention des groupes parlementaires de l'Assemblée Nationale

1] Partie Recette

La coalition *La Déroute des routes* rassemble, depuis janvier 2022, 51 collectifs en lutte contre des projets routiers sur leur territoire. Depuis, nous construisons des analyses collectives et des positions partagées en nous basant sur l'expérience de nos luttes locales. Un exemple de l'impact global de ces projets : le montant total engagé par l'Etat dans des projets routiers. Il est estimé à 13 milliard aujourd'hui par le quotidien Reporterre sur la base des chiffres et données extraites des dossiers d'enquête publique.

L'intérêt public des projets routiers, dont nombres ont été initiés dans les années 70-80, doit être ré-interrogé au regard des objectifs actuels de la France, fixés notamment par la *Stratégie Nationale Bas Carbone*, le *Zéro Artificialisation Nette* et la *Feuille de route économie circulaire*. Les enjeux climatiques et environnementaux doivent guider les choix de politiques publiques, ainsi que la protection du pouvoir d'achat et du niveau de vie des Français-es.

C'est pour cela que nous portons une proposition de moratoire sur tous les projets routiers en attendant leur examen complet par rapport aux objectifs chiffrés de la France. Nous appelons les parlementaires à construire avec nous cette réflexion.

Au regard de ces enjeux, nous avons également travaillé à des propositions d'amendements, dans un premier temps, uniquement sur la partie recette, au vu des délais de dépôts.

Ces propositions, si elles recueillent votre assentiment, pourront être intégrées aux dépôts effectués par les député-es avant 17h ce jeudi. Un deuxième envoi de propositions d'amendements sera fait pour la partie 2) Dépenses du Projet de Loi Finances 2023.

Nous nous tenons à la disposition des parlementaires et collaborateurs-trices qui souhaiteraient des échanges plus approfondis sur les sujets et des informations techniques.

Un dossier argumentaire complet sera envoyé à tous les député-es samedi au plus tard pour vous permettre de vous saisir des analyses réalisées par notre coalition concernant les 51 projets routiers contre lesquels se battent les collectifs locaux que nous représentons.

Contacts de La Déroute pour les propositions d'amendement :

Enora Chopard (Collectif Non à l'A133-A134 - argumentaire global sur l'impact des projets routiers et le positionnement politique de la coalition) : 07 83 62 57 03

Alice Brauns (Agissons pour le climat Granville Terre et Mer - Alternatives vélo et taxe billets d'avion) : 06 61 51 16 95

Guillaume Grima (Association Effet de Serre Toi Même, Collectif Non à l'A133-A134) : 06 72 00 33 09

SOMMAIRE

➡ **Proposition n°1. A** : Augmenter d'une manière massive la taxe sur les billets d'avions. *Page 3*

➡ **Proposition n°1.B** : Quintupler les taxes dues par les concessionnaires d'autoroutes existantes. *Page 4 et 5*

➡ **Proposition n°2** : Supprimer les avantages fiscaux accordés à certaines activités et usages particulièrement émetteurs, intégrer dans cette suppression les exonérations sur les concessions d'autoroutes. *Page 6*

➡ **Proposition n°3** : Engagement de ne pas augmenter les recettes fiscales par le biais de nouveaux péages et donc de nouvelles concessions autoroutières. *Page 7*

➤ **Contexte législatif :**

- Le 17 octobre 2019, l'Assemblée nationale adopte en première lecture, dans le cadre du projet de loi de finances 2020, une disposition instaurant au 1er janvier 2020 une éco-contribution sur les billets d'avion venant majorer la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Entrée en vigueur	Vols vers la France, l'UE, les pays de l'EEE ou la Suisse		Vols vers les autres pays	
	Classe économique	Classe affaires et première classe	Classe économique	Classe affaires et première classe
<u>1^{er} juillet 2006</u>	1 €	10 €	4 €	40 €
<u>1^{er} avril 2014</u>	1,13 €	11,27 €	4,51 €	45,07 €
<u>1^{er} janvier 2020</u>	2,63 €	20,27 €	7,51 €	63,07 €

- Ces taxes sont fléchées pour le budget de l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France)
- Cette taxe devait rapporter à l'AFITF 160 000 000 €

➤ **L'ancrage dans le texte :**

- **Page 77 du PLF** (les chiffres cités sont arrondis)
 - 1 900 000 000 € sont issus de la TICPE
 - 160 000 000 € sont issus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion
 - 680 000 000 € sont issus de la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes

➤ **Argumentaire :**

- Sur de nombreuses destinations de moyen courrier, les billets d'avion sont aujourd'hui encore largement moins chers que ceux pour le voyage en train.
- En augmentant ces taxes d'une manière massive, l'Etat donne un signe clair de désengagement successif de ce mode de transport polluant, causant de nombreuses nuisances aux riverains des aéroports et dépendant de l'importation de produits pétroliers devenant de plus en plus rares et soumis aux crises géostratégiques.

- En augmentant les taxes sur cette mobilité polluante, le budget de l'AFITF pourra être doté de nouveaux moyens à flécher sur les mobilités non ou moins dépendantes des énergies fossiles et polluantes, comme le transport ferroviaire et fluvial (fret et voyageurs). Les besoins ne manquent pas (sources : Fret ferroviaire VNF) pour réussir la transition énergétique et écologique (voir nos propositions de nouvelles dépenses).
- Par ailleurs, un effort significatif devra être fait en faveur du transport de voyageurs de longue distance pour qu'il redevienne attractif (remise en route de trains de nuits / baisse des prix des billets de train, ...)

Proposition n°1.B : Quintupler les taxes dues par les concessionnaires d'autoroutes existantes.

N.B : Cette proposition est à traiter dans une stratégie d'amendement du volet dépense du PLF 2023 afin de rendre le budget des infrastructures respectueux du climat et de la biodiversité. Contact technique Guillaume : 06 72 00 33 09

> Contexte législatif :

1- Ces taxes sont fléchées pour le budget de l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France)

○ **Source : Page 77 du PLF**

- 680 000 000 € sont issus de la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes

2- Il est institué une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

Le tarif de la taxe est fixé à 7,32 € par 1 000 kilomètres parcourus jusqu'au 31 décembre 2019. Pour les années civiles ultérieures, il est égal à ce montant, majoré de 70 % de l'évolution, entre 2018 et l'année précédant l'année en cours, de l'indice des prix à la consommation hors tabac au mois de novembre. Le tarif est arrondi au centième d'euro par 1 000 kilomètres, la fraction égale à 0,005 comptant pour 0,01.

La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.

Le produit de la taxe est affecté selon la répartition suivante :

1° Au compte d'affectation spéciale " Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ", dans la limite d'un montant fixé en loi de finances ;

2° A l'agence de financement des infrastructures de transport de France dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Source : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006069577/LEGISCTA000006147040/

➤ L'ancrage dans le texte du PLF 2023 :

Le texte page 84 modifie le montant à la quatrième ligne, le montant : « 1 247 500 » est remplacé par le montant : « 1 908 403 » ;

Donc la proposition d'amendement est : A la sixième ligne, le montant de 680.000.000 est remplacé par le montant "3.400.000.000"

➤ Argumentaire :

- Correspond aux objectif du PLF 2023 : **ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs, Page 202, chapitre 362 – Ecologie : Développer la part des modes alternatifs à la route : Part modale des transports non routiers**
- En cohérence avec l'**ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs Ecologie, développement et mobilité durables : Page 190 : 203 –Infrastructures et services de transports. Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route [Stratégique], Part modale des transports non routiers [Stratégique]**
- **Envoyer un véritable signal aux concessionnaires** que la puissance publique souhaite limiter les profits des concessionnaires d'autoroutes, ce qui peut intéresser certaines forces au sein de l'Assemblée Nationale au-delà des rangs traditionnellement anti-autoroutes.
- **Augmenter les ressources de l'AFITF en conditionnant l'augmentation** de ces recettes par un fléchage des dépenses vers des infrastructures de transport de "**REPORT MODAL**"
- Décourager, par l'augmentation du risque financier, les éventuels futurs contrat de concession autoroutières, condition sine qua none de la construction des nouvelles autoroutes
- Cette proposition vient en écho au scandale de la privatisation des autoroutes par Nicolas Sarkozy en 2005, largement dénoncée dans le pays notamment grâce au travail de Raymond Avrillier.

https://www.lepoint.fr/politique/concessions-autoroutieres-l-epine-dans-le-pied-de-macron-18-08-2016-2062216_20.php#11

<https://www.lindependant.fr/2019/03/22/le-gouvernement-force-a-reveler-l-accord-secret-conclu-par-emmanuel-macron-et-segolene-royal-avec-les-societes-dautoroutes.8084293.php>

- A noter la position de François Bayrou (président de l'UDF) en 2005 : "*M. Bayrou conteste à la fois la légalité (il estime que le gouvernement ne peut privatiser ces sociétés sans une loi votée par le Parlement) et l'opportunité budgétaire de l'opération (il affirme que l'Etat se prive de recettes futures de péages bien supérieures au montant de la vente).*" source : https://www.lemonde.fr/economie/article/2005/08/23/autoroutes-dix-huit-candidats-au-rachat-la-controverse-rebondit_681987_3234.html

Proposition n°2 : Supprimer les avantages fiscaux accordés à certaines activités et usages particulièrement émetteurs intégrer dans cette suppression les exonérations sur les concessions d'autoroutes. *Contact technique Guillaume : 06 72 00 33 09*

> Contexte législatif :

1- PLF page 58 : *“Le présent article vise à procéder à diverses adaptations du système fiscal aux exigences de la transition énergétique.”... « et de réduire les avantages fiscaux accordés à certaines activités et usages particulièrement émetteurs. »*

2- Or les concessions d'autoroutes “structurellement lourdement endettées” semblent bénéficier d'exonération fiscale.

Page 4 : *néanmoins, les délégations de service public, structurellement lourdement endettées, en ont été exemptées par le Gouvernement. Cette exonération a permis le maintien de l'équilibre des contrats en cours et peut être valorisée de l'ordre de 60 à 100 Millions d'euros par an seulement depuis 2013.*

Source :

<https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/La%20concession/Ce-qu-il-faut-savoir-sur-les-concessions-autoroutieres.pdf>

> L'ancrage dans le texte du PLF 2023 :

ARTICLE 7 : Adaptation du système fiscal aux exigences de la transition énergétique

> Argumentaire :

- Il **correspond aux objectifs du PLF 2023** puisque c'est l'exposé des motifs du gouvernement qui souhaite adapter le système fiscal à la transition énergétique.
- Ne pas aider les concessionnaires autoroutiers lorsque leurs contrats ne sont pas rentables, par des exonérations qui coûtent **jusqu'à 100 millions d'euros à l'Etat**.
- Décourager par l'augmentation du risque financier les éventuels futurs contrats de concession autoroutières condition sine qua none de la construction des nouvelles autoroutes.
- En cohérence avec l'**ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs : page 189** Ecologie, développement et mobilité durables, Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route (203) Part modale des transports non routiers (203)
- **En cohérence avec l'ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs Ecologie, développement et mobilité durables : Page 190 :203** – Infrastructures et services de transports → **Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route** [Stratégie], Part modale des transports non routiers [Stratégie]

Proposition n°3 : Engagement de ne pas augmenter les recettes fiscales par le biais de nouveaux péages et donc de nouvelles concessions autoroutières. *Contact technique Guillaume : 06 72 00 33 09*

➤ **Contexte législatif :**

1- PLF page 60 : *“Il propose ainsi d’augmenter les tarifs de la taxe, dès janvier 2023, de 104 € à 140 € par hectolitre d’essence et de gazole et de 125 € à 168 € par hectolitre de carburéacteur. En effet, en raison des tarifs actuels, le régime d’incitation français est moins attractif que ceux de nos partenaires, obérant notre capacité à atteindre nos objectifs d’incorporation. Le contexte exceptionnel de tensions sur l’approvisionnement en matières premières appelle une 1er évolution du dispositif dès le mois de janvier prochain.”*

2- Or les ménages voient déjà leur pouvoir d’achat largement affaibli donc l’Etat s’engage à ne plus autoriser de nouveaux péages dans le cadre de nouvelle concession autoroutière à titre de compensation.

➤ **L’ancrage dans le texte du PLF 2023 :**

Page 60 à la fin du deuxième paragraphe.

➤ **Argumentaire :**

- **Protéger le pouvoir d’achat des foyers** alors que les taxes sur l’essence et le gasoil augmentent
- Bloquer par effet induit toute construction d’autoroutes à péage, mais aussi bloquer la potentialité de nouveaux portiques dans le cadre d’une potentielle concession des routes nationales.
- En cohérence avec l’**ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs : page 189** Ecologie, développement et mobilité durables, Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route (203) Part modale des transports non routiers (203)
- En cohérence avec l’**ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs : Page 190 Ecologie, développement et mobilité durables : 174 – Energie, climat et après-mines, Réduire les émissions de gaz à effet de serre [Stratégique]** Emissions de gaz à effet de serre par habitant [Stratégique]
- En cohérence avec l’**ETAT G (Article 30 du projet de loi) Liste des objectifs et des indicateurs Ecologie, développement et mobilité durables : Page 190 : 203 – Infrastructures et services de transports. Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route [Stratégique]**, Part modale des transports non routiers [Stratégique]

Coalition La Déroute des Routes / laderoutedesroutes@riseup.net

Collectifs ayant participé à notre démarche collective depuis janvier 2022 :

SOS Oulala Montpellier (LIEN RD68 nord Montpellier), Manche Nature (Axe St Lô Coutances), Caveirac Vaunage (Contournement ouest de Nîmes), Non à l'autoroute A133-A134 (Contournement est de Rouen), Non à un contournement Nord de Maubeuge destructeur (Contournement Nord de Maubeuge), Vivre respirer se déplacer en Tricastin (Echangeur autoroutier drôme provençale), Alternatives A480 (Grenoble), Axe vert de la Ramé (BUCSM et BUO Toulouse), Non à la jonction Est à Toulouse (Rocade Toulouse), Autre COM (Contournement ouest Montpellier), La Voie est Libre (Autoroute Toulouse Castres), La lutte des sucres (Déviation RN88 Pertuis), Coordination La Loire Vivra (Contournement est Orléans déviation de Jargeau), Collectif opposé au projet de contournement du bourg de Saint Etienne de Monluc en Loire Atlantique, PUMA (Liaison est-ouest Avignon), GCO Non Merci (GCO Strasbourg), Non au contournement sud d'Auxerre, Collectif RN126 (Liaison autoroutière Castres Toulouse A680 et A69), Association Naccica (Contournement de Arles, Asso Evreux Nature Environnement (Déviation sud ouest de Evreux), Collectif Ussel (Contournement de Ussel), Collectif citoyen contre le développement du projet Sublimes routes du Vercors, Agissons pour le climat Granville terre et Mer (Route granville Avranches), **Fédération Environnement Eure et Loir (RN154 et mise en concession)**, Nord Ecologie Conseil (LINO au sud de la MEL), Coordination VIURE (Pyrénées orientales), COPRA 184 (Prolongement de la francilienne A104), Vivre sans BIP (2x2 voies Val d'Oise BIP), Seta (Viaduc sur le Tech), VN33 Non Merci (Rocade sud Lyon Meyzieu), Agis Ta terre (Chateaubourg), Vitré Vitalu, Non à la rocade Nord de Fougères, Eau et rivières de Bretagne, PassPasud2, Association de Sauvegarde Environnement des Riverains (Contournement Ouest de Vichy), Déviation 06 (Déviation Golfe-Juan), Collectif 924 (2x2 voies Briouze Orne), J'aime la Suze Rousse (Déviation), Contournement routier St Etienne de Monluc, Asso Bien Vivre en Vallespir (Pont et rocade est Céret sur le Tech), Sauvegarde des coteaux du Lyonnais, Codalterre, Non aux GPII en Béarn (Déviation Oloron), Bien vivre dans les Mauges (Elargissement RD752), Assez ! (Echangeurs A7 Drôme), Collectif ACAPAT (Autoroute Thonon Machilly) Comité de défense contre la déviation de St Christol les Alès, Sequana Liaison RD30 RD188, Collectif Les lichens (Trièze sud Isère)