

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)**

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° CD998

présenté par

Mme Bonnivard, M. Bazin, M. Lurton, Mme Poletti, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Hetzel,  
M. Abad, M. Perrut, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Masson et Mme Valentin

**ARTICLE 1ER A****RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 78 par la phrase suivante :

« Dans le cadre de la réforme de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite "Eurovignette", le Gouvernement examine les possibilités de dégager des ressources complémentaires issues de péages de réseaux autoroutiers ou de tunnels autoroutiers et d'affecter les recettes provenant de péages de réseaux autoroutiers ou de tunnels autoroutiers alpins à la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Infrastructure d'intérêt européen, maillon central du corridor ferroviaire transeuropéen entre Lisbonne et Kiev, la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est la seule infrastructure de fret ferroviaire Est-Ouest capable de désengorger le trafic massif des vallées alpines, de l'agglomération lyonnaise et du littoral.

La question des outils de financement des infrastructures en faveur du report modal se pose.

S'agissant du Lyon-Turin, la question du financement du tunnel de base en cours de construction, financé à 40 % par l'Union européenne, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France est posée car ce sont 160 millions d'euros que nous devons trouver chaque année sur 12 ans pour financer cette infrastructure.

Or, la mise en œuvre de la directive eurovignette, qui autorise les États à percevoir des majorations de péages acquittés par les poids lourds, permettrait de dégager 40 millions d'euros de recettes nettes par an pour financer le tunnel ferroviaire. Cette majoration est autorisée et ciblée sur les péages d'autoroutes situés en zone de montagne, à condition que les recettes soient investies dans les tronçons transfrontaliers de projets d'intérêt européen.

Cet amendement invite le Gouvernement à utiliser ce levier pour financer les grandes infrastructures de transport, à l'instar des Autrichiens qui ont utilisé l'eurovignette pour financer le tunnel du Brenner.