

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

30 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-1278

présenté par

M. Simian et Mme Cattelot

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 76, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur l'opportunité pour l'État de créer une société anonyme à capitaux publics qui assurerait la gestion des autoroutes à la fin des concessions actuelles, à compter de 2032. Ce rapport examinerait notamment les dispositions légales à mettre en œuvre pour permettre la poursuite de la perception des péages pour le compte de l'État et la possibilité d'affecter ces nouvelles ressources à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur l'opportunité pour l'État de créer une société anonyme à capitaux publics qui assurerait la gestion des autoroutes à la fin des concessions actuelles, à compter de 2032. Ce rapport examinerait notamment les dispositions légales à mettre en œuvre pour permettre la poursuite de la perception des péages pour le compte de l'État et la possibilité d'affecter ces nouvelles ressources à l'Agence de Financement des Infrastructures de transports.

Les différentes concessions autoroutières prendront fin entre 2031 et 2036. Conformément au droit actuel, ces autoroutes reviendront à l'État, qui devra financer l'entretien et l'exploitation de ce réseau. À droit constant, il pourra maintenir un péage ayant vocation à couvrir uniquement les besoins de gestion (entre 20 et 30 % des péages actuellement perçus).

Si rien n'est fait pour adapter le droit actuel, l'État perdra de 3 à 4 milliards d'euros par an, du fait de la disparition des taxes perçues sur les sociétés concessionnaires.

Sur la base d'un chiffre d'affaires actuel de 10 milliards d'euros annuel, limiter le péage à la seule couverture des dépenses d'exploitation représenterait près de 7 à 8 milliards de recettes potentielles non perçues.

En contradiction avec la lutte en faveur d'un meilleur report modal, cela reviendrait à une très forte réduction des péages des véhicules légers et poids lourds.

Afin de conserver les péages existants, il est nécessaire de rendre légale la poursuite de la perception pour le compte de l'État, en droit français.

L'ordre de grandeur des nouvelles recettes ainsi générées est conséquent : l'Unipef l'a estimé à 2 milliards d'euros en 2032, 2,4 milliards en 2033 ; 6,4 milliards en 2035, et 11,5 milliards en 2037.

Afin d'améliorer la qualité de nos réseaux d'infrastructures qui ne cessent de se dégrader, l'AFITF pourrait être désignée comme l'affectataire tout ou partie des recettes.