



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question écrite n° 72594

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Kucheida appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le projet de privatisation totale des autoroutes, adopté par le Gouvernement en juin dernier. Cette décision prive de sa principale ressource l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), alors même qu'elle vient d'être mise en place pour récolter le produit des péages. Il estime tout d'abord scandaleux le fait que cette décision ait été prise dans l'ombre, sans en référer au législateur et s'insurge contre cette volonté de brader des sociétés privées concessionnaires de service public sous le prétexte fallacieux de réduire la dette publique et relancer l'investissement. Ce comportement lui semble totalement incohérent et inconséquent. Incohérent dans la mesure où les 11 milliards d'euros que pourrait rapporter la vente des autoroutes ne représentent que 1 % de la dette de la France. Inconséquent parce que les péages représentent une ressource sûre et dynamique, s'en priver met en grave danger les projets d'investissement de transports publics ferroviaires, maritimes et fluviaux. Il lui rappelle en effet que le péage d'autoroutes, créé afin de financer la construction des nouvelles autoroutes, est un système des plus édifiants qui a permis à la France d'égaliser ses voisins européens en matière de qualité d'infrastructures autoroutières. De plus, sur les 11 milliards que rapportera la cession des participations de l'Etat dans les sociétés d'autoroutes, seul un milliard sera affecté à l'AFITF, l'agence devant trouver son financement dans la taxe sur l'aménagement du territoire - versée jusque-là aux collectivités locales pour financer la part des contrats de plan qui leur échoit - alors que dans le même temps il lui est demandé d'intervenir dans les financements prévus dans les contrats de plan État-région. Cette situation risque de rendre impossible le financement des grands projets de travaux publics de transport, notamment, en ce qui concerne sa région, l'A 24 et le canal Seine Nord Europe. En conséquence il lui demande de lui préciser le périmètre d'intervention de l'agence en fonction des moyens financiers qui lui sont attribués, l'articulation de cette intervention au regard des décisions attendues, notamment de la directive européenne Eurovignette ainsi que la prise en compte du nouveau contexte de décentralisation du secteur des transports et la question de l'avenir de l'investissement du réseau routier national transféré.

## Texte de la réponse

L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été créée par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004. En application des décisions prises lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, sa mission consiste à concourir, aux côtés des autres cofinanceurs, et dans un objectif de développement durable, au financement de grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer. Le communiqué qui a suivi cette réunion du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire précise que cet établissement devrait disposer d'un niveau de ressources de l'ordre de 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012. De plus, le Gouvernement a fixé une liste de grands projets d'infrastructures de transport à réaliser ou à engager d'ici 2012. En juin 2005, le Gouvernement a décidé de céder la part détenue par l'État dans le capital des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ainsi, à partir de 2006, l'AFITF continuera à recevoir le produit des redevances domaniales dues par les sociétés d'autoroutes mais ne recevra

plus le produit des dividendes versés par ces sociétés compte tenu de la cession par l'État du capital qu'il en détient. En contrepartie, l'AFITF percevra de nouvelles recettes : la taxe d'aménagement du territoire (TAT) prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes ainsi qu'une fraction (40 %) du produit des amendes des radars de contrôle sanction automatisé des excès de vitesse. Avec la redevance domaniale, les recettes pérennes de l'AFITF totaliseront 770 millions d'euros en 2006. En outre, l'AFITF bénéficiera d'une dotation budgétaire et d'une partie du produit de cession du capital des sociétés d'autoroutes. Lors de sa conférence de presse du 1er septembre 2005, le Premier ministre a indiqué que tout le nécessaire sera fait pour garantir le financement de cette agence. Il a ainsi précisé qu'elle recevra une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros issue de la privatisation des sociétés d'autoroutes. Le budget envisagé pour 2006 devrait permettre à l'AFITF d'assumer le financement de la réalisation de nombreuses infrastructures de transport, dont en particulier : la poursuite de la réalisation de la LGV Est et de la concession ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras ; la poursuite des études et travaux préparatoires de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire historique Dijon-Modane ; les travaux de rénovation de la ligne ferroviaire du Haut Bugey ; le lancement des travaux de la LGV Rhin-Rhône, branche Est ; les travaux des autoroutes A 19, Artenay-Courtenay, et A 65, Langon-Pau ; la poursuite des travaux d'extension des capacités du pôle conteneurs du terminal de Fos (au Port autonome de Marseille) ; la poursuite des études du canal fluvial Seine-Nord ; les études préparatoires à la mise en place d'autoroutes de la mer ou de partenariats publics-privés sur des projets ferroviaires avec la perspective de conclure des contrats d'ici la fin 2006 ; l'accélération de la réalisation du volet consacré aux transports des contrats de plan État-régions (CPER). Sur la période 2005-2012, les engagements de l'AFITF au titre des projets du CIADT et des CPER sont globalement couverts par ses recettes propres auxquelles s'ajoute la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros issue de la privatisation des sociétés d'autoroutes. La pérennité financière de l'AFITF est donc assurée, aussi bien à court terme qu'à moyen terme, dans le respect de l'ensemble de ces engagements au service des projets d'infrastructures de transport et de leur réalisation effective.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Kucheida](#)

**Circonscription :** Pas-de-Calais (12<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 72594

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 août 2005, page 8092

**Réponse publiée le :** 8 novembre 2005, page 10387