

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD219

AMENDEMENT

présenté par

Mme Stambach-Terrenoir, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE PREMIER

I. – Supprimer la troisième phrase de l'alinéa 5.

II. – Compléter le même alinéa par la phrase suivante :

« L'État se fixe pour objectif, à l'issue de l'expiration des concessions autoroutières historiques, d'assurer la gestion publique des autoroutes concernées et d'affecter les recettes correspondantes au financement des infrastructures de transport bas-carbone. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe La France insoumise affirme la nécessité d'une reprise en main publique des autoroutes à l'issue de l'expiration des concessions historiques d'ici 2031, afin de mettre fin à un système de gestion qui repose largement sur la captation d'une rente d'infrastructures essentielles par des acteurs privés.

Depuis la privatisation des sociétés concessionnaires en 2006, la gestion des principaux réseaux autoroutiers a été confiée à des groupes privés tels que Vinci Autoroutes, Eiffage et APRR, qui ont "débourré à peine 15,5 milliards d'euros pour acquérir le tiroir-caisse du réseau de 9310km d'autoroutes", selon Reporterre. Ce modèle a conduit à une situation de quasi-monopole sur des

infrastructures naturelles non reproductibles, caractérisées par des flux de revenus stables, indexés sur les péages, et une rentabilité élevée. Selon Reporterre toujours, ils se sont largement remboursés "en augmentant les prix des péages - au total 80% en trente ans - et leurs profits, préférant remonter des dividendes plutôt que de rembourser la dette des sociétés concessionnaires." Au total, "le montant des dividendes touchés par les actionnaires de ces sociétés entre 2022 et 2036 est estimé par le Sénat à 40 milliards d'euros.". L'Autorité de régulation des transports a ainsi relevé que la rentabilité des concessions a généré des gains très supérieurs aux anticipations initiales, représentant des dizaines de milliards d'euros de flux supplémentaires sur la durée des contrats. Dans ce contexte, la fin progressive des concessions ouvre une opportunité historique de réorienter le modèle de gouvernance de ces infrastructures stratégiques.

De plus, plusieurs travaux parlementaires et institutionnels ont mis en évidence les déséquilibres de ces contrats. Le rapport sénatorial présenté en octobre 2024 souligne ainsi « le désarmement de l'État » face aux concessionnaires et une situation de négociation asymétrique au moment où s'engage la perspective de la fin des concessions entre 2031 et 2036. Il y est également relevé que les sociétés concessionnaires disposent de moyens juridiques et financiers largement supérieurs à ceux de l'administration, contribuant à une gestion marquée par une forme d'opacité et de déséquilibre dans la définition des obligations de remise en état des infrastructures.

Ce même rapport met en lumière des zones d'incertitude majeures, notamment sur la notion de « bon état » des infrastructures à restituer, ainsi que sur les montants en jeu liés aux investissements dits de « seconde génération », évalués entre 1 et 5 milliards d'euros selon les estimations. Il souligne également l'existence de désaccords persistants entre les services de l'État et les opérateurs sur les obligations de maintenance, illustrant la difficulté structurelle de contrôle public de ces concessions.

Le maintien d'une logique de concession privée prolonge un système dans lequel les usagers financent à long terme des infrastructures déjà amorties, sans que la puissance publique puisse répondre aux besoins d'intérêts généraux liés aux transports. La reprise en main publique permettrait au contraire de garantir une gestion transparente, un contrôle démocratique renforcé, et l'accessibilité accrue des transports, en particulier ferroviaires, fluviales et de report modal. Elle est nécessaire dans une perspective de planification écologique pour atteindre nos objectifs climatiques nationaux, dans un contexte où le secteur des transports représente environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre.

Cet amendement vise donc à poser le principe d'une gestion publique des autoroutes à l'issue des concessions historiques, afin de transformer une rente privée en outil de financement de la transition des mobilités.