



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 89595

Texte de la question

M. Laurent Furst appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les sources de financement envisagées par la ligne ferroviaire Lyon Turin. Le rapport Destot-Bouvard remis au Premier ministre le 13 juillet 2015 et intitulé : « Liaison ferroviaire Lyon Turin : Examen de nouvelles sources de financement pour les travaux de la section transfrontalière » préconise un financement par une majoration des péages lors de l'ouverture de la ligne dans les zones exposées à cette ligne, à savoir la vallée du Rhône et l'arc languedocien sur une période longue de cinquante ans. Or il convient de rappeler que le principe originel des autoroutes était leur gratuité, comme en disposait l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes. Selon la loi, les sociétés concessionnaires d'autoroutes pouvaient exercer un droit de péage sur les autoroutes dont elles avaient la charge pour financer leur construction et leur entretien. Au terme de ces concessions, le principe de gratuité par le retour de ces autoroutes dans le giron de l'État doit donc prévaloir. Pourtant, l'entrée en vigueur de cette taxe, une fois la ligne ouverte c'est-à-dire dans une quinzaine d'années et sa durée cinquante ans équivalent à reconduire tacitement les concessions, la perception de cette taxe ne pouvant se faire que par les concessionnaires par l'addition de ladite taxe aux droits de péage qu'ils perçoivent. En effet, pour rappel, les trois concessions autoroutières Escota, APRR/AREA et ASF arriveront à échéance respectivement en 2027, 2032 et 2033, soit à peu près au moment de l'ouverture de la nouvelle ligne. Les autoroutes concernées ne deviendraient réellement gratuites qu'au terme des 50 années de mise en œuvre de cette taxe spéciale, ce qui revient à proroger de manière quasi-perpétuelle les péages sur le réseau autoroutier du sud-est de la France. Cette reconduction tacite du caractère payant des autoroutes constitue un changement de doctrine non débattu par la représentation nationale. Il rappelle en effet que le Parlement est souverain pour reconduire les concessions et ainsi faire exception au principe de gratuité, selon l'article 34 de la Constitution. Le financement de la ligne Lyon Turin par surtaxe appliquée sur les autoroutes du sud-est de la France sur une durée de cinquante ans revient donc à priver le Parlement de son rôle en la matière lorsque ces concessions arriveront à leur terme. La constitutionnalité d'un tel financement est donc contestable. Aussi, il lui demande si d'autres sources de financement moins incertaines légalement sont étudiées par le Gouvernement.

Texte de la réponse

Le rapport remis au Premier ministre par messieurs Michel Bouvard, sénateur de Savoie, et Michel Destot, député de l'Isère, a examiné, conformément à la demande qui leur avait été adressée, l'ensemble des pistes de financement de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, afin de limiter la charge pesant sur les finances publiques. Ce rapport confirme la nécessité et l'urgence de réaliser ce projet pour favoriser le développement économique et les échanges entre la France et l'Italie et pour permettre un report modal important de la route vers le rail pour l'ensemble de ces échanges, lesquels transitent actuellement très majoritairement sur le réseau autoroutier et routier, tant de la région Rhône-Alpes que de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Le rapport propose par ailleurs la mise en place d'un financement mixte comprenant une part de fonds publics et une part de ressources dédiées, qui seraient obtenues grâce à la mise en œuvre d'un surpéage acquitté par les

poids lourds circulant sur le réseau autoroutier concédé entre la France et l'Italie, en application de la directive dite « Eurovignette » ; de telles dispositions ont notamment été mises en œuvre par l'Autriche pour financer le tunnel du Brenner. Ce rapport fait actuellement l'objet d'un examen par le Gouvernement dans l'objectif de préciser les conditions de sa mise en œuvre.

Données clés

Auteur : [M. Laurent Furst](#)

Circonscription : Bas-Rhin (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 89595

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 septembre 2015](#), page 7376

Réponse publiée au JO le : [30 août 2016](#), page 7808