



N° 1324

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 octobre 2018.

PROPOSITION DE LOI

*visant à faire participer les sociétés concessionnaires
d' **autoroutes** à l'entretien du réseau routier français
et aux autres **modes de transport**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Guillaume PELTIER, Emmanuelle ANTHOINE, Marine BRENIER, Jean-Marie SERMIER, Julien DIVE, Geneviève LEVY, Valérie BAZIN-MALGRAS, Jean-Pierre DOOR, Frédérique MEUNIER, Patrice VERCHÈRE, Damien ABAD, Gilles LURTON, Bérengère POLETTI, Jean-Carles GRELIER, Éric PAUGET, Michel VIALAY, Bernard PERRUT, Michel HERBILLON, Martial SADDIER, Daniel FASQUELLE, Laurence TRASTOUR-ISNART, Jean-Luc REITZER, Philippe GOSSELIN, Valérie LACROUTE, Vincent DESCOEUR, Marc LE FUR,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France a choisi, au début des années 2000, de confier, à des sociétés concessionnaires privées, la gestion d'une grande partie de son réseau autoroutier. Ce sont donc, en 2017, 9 158,1 kilomètres d'autoroutes concédées et d'ouvrages à péage en service.

Depuis lors, et même si l'État reste propriétaire du réseau en tant que tel, ce choix a créé, de fait, un véritable monopole privé sur la circulation autoroutière dans notre pays et provoqué une inflation tarifaire importante pour leurs usagers.

En 10 ans, de 2007 à 2017, les prix des péages autoroutiers ont ainsi augmenté, en moyenne, de 21,7 %, soit bien plus que l'inflation (13,2 %) et a généré un chiffre d'affaires, toutes sociétés concessionnaires confondues, de 10,17 milliards d'euros en 2017.

Le 1^{er} février 2019, les tarifs devraient encore largement augmenter comme cela fut déjà le cas en 2018.

Contrairement à ce que nous pourrions imaginer, ces augmentations ne servent pas uniquement à financer des investissements. Elles servent également à assurer la rentabilité des concessions.

Cette situation a d'ailleurs été dénoncée par un avis de l'Autorité de la concurrence publié dès 2014 dont les termes étaient très clairs en soulignant que le rapport de force est « très largement déséquilibré entre les sociétés d'autoroute et l'État » et pointant la « rentabilité exceptionnelle de 20 % à 24 % » de ces sociétés lors de l'exercice 2013.

Les conducteurs sont donc aujourd'hui devenus une véritable rente captive au profit des actionnaires de ces concessionnaires. En effet, depuis 2006, les sept sociétés d'autoroutes ont distribué 14.6 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires !

Afin de rééquilibrer la situation, il apparaît logique et légitime que les sociétés concessionnaires d'autoroutes participent davantage à l'entretien du réseau routier français qui s'avère aujourd'hui particulièrement défaillant, notamment sur les routes départementales et nationales.

L'article unique de cette proposition de loi prévoit donc l'instauration d'une « taxe exceptionnelle de solidarité à l'entretien du réseau routier

français et aux autres modes de transport » pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes en France.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- ② « À compter du 1^{er} janvier 2019, une taxe exceptionnelle de solidarité à l'entretien du réseau routier français et aux autres modes de transport est appliquée sur les recettes des entreprises concessionnaires d'autoroutes.
- ③ « Cette taxe, d'un montant de 10 %, s'applique à l'ensemble des recettes perçues par les sociétés concernées par l'intermédiaire des péages autoroutiers dans le cadre de leur activité de concessionnaire d'autoroutes.
- ④ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, fixe les conditions d'application de ce dispositif. »