



N° 1325

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 baisser les tarifs des péages autoroutiers en cas
de diminution temporaire de la vitesse maximale autorisée
ou du nombre de voies de circulation,*

(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, Julien DIVE, Geneviève LEVY, Valérie BAZIN-MALGRAS, Fabien DI FILIPPO, Jean-Claude BOUCHET, Jean-Pierre DOOR, Frédérique MEUNIER, Patrice VERCHÈRE, Damien ABAD, Gilles LURTON, Bérengère POLETTI, Jean-Carles GRELIER, Éric PAUGET, Antoine SAVIGNAT, Marc LE FUR, Michel VIALAY, Bernard PERRUT, Martial SADDIER, Daniel FASQUELLE, Laurence TRASTOUR-ISNART, Philippe GOSSELIN, Valérie LACROUTE, Vincent DESCOEUR,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La privatisation des concessions autoroutières en 2005 a fait l'objet de nombreuses remarques et critiques quant au coût pour les utilisateurs mais également pour le contribuable.

Ainsi, un rapport de la Cour des comptes de 2013 soulignait que l'État, face à un nombre de repreneurs limité, « a accepté de compenser par des hausses de tarifs un grand nombre d'investissements de faible ampleur, dont l'utilité pour l'usager n'était pas toujours avérée, ou qui relevaient des obligations normales des concessionnaires ». Les prix des péages ont augmenté régulièrement depuis 2006 au-delà du niveau de l'inflation. Par exemple, en 2008, l'inflation atteint 1,9 %, mais la société des autoroutes de Paris Normandie (groupe Abertis) augmentait les péages de plus de 4 %.

Mais cette hausse soutenue, pour ne pas dire plus, du prix des péages n'a pas servi à améliorer l'état du réseau ou à créer de nouveaux tronçons d'autoroutes. L'Autorité de la concurrence mettait en lumière, dans un avis de septembre 2014 que les bénéficiaires des Sociétés Concessionnaires d'Autoroute (SCA) avaient doublé depuis 2004. Mais cette hausse des bénéficiaires n'a servi qu'à rémunérer les actionnaires. Ainsi, alors que les Sociétés d'Économie Mixte Concessionnaires d'Autoroutes (et COFIROUTE) distribuaient en moyenne 56 % de leurs bénéfices à leurs actionnaires entre 2003 et 2005, cette part a atteint 136 % en moyenne les huit années suivantes.

On le voit, la question du prix des péages autoroutiers devient prioritaire dès lors que l'on s'intéresse au pouvoir d'achat des Français et à la rente que constituent des sociétés concessionnaires privatisées en situation de monopole.

L'objet de cette proposition de loi est ainsi de prévoir une baisse de 50 % du prix des péages autoroutiers lorsque des travaux ont lieu et que la vitesse ou le nombre de voies de circulation sont réduits sur au moins 5 kilomètres, continus ou non, dans un tronçon de 100 kilomètres.

Cette diminution du prix des péages participe également à la sécurité car lorsque l'autoroute ne permet plus un gain de temps suffisant pour les conducteurs, ceux-ci empruntent alors le réseau secondaire gratuit où davantage d'accidents ont lieu.

De plus, elle vise à rétablir un peu de justice et d'équité dans le prix des péages, dès lors qu'il a été constaté par les autorités compétentes que les prix avaient anormalement augmenté, sous couvert de travaux à réaliser, et que l'augmentation massive des bénéfices qui en a résulté a uniquement servi à mieux rémunérer les actionnaires.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① Après le cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le cahier des charges annexé à la convention de délégation prévoit un dispositif de modération des tarifs de péage lorsque la vitesse ou le nombre de voies disponibles sont réduits pour une durée excédant une semaine. Cette baisse est fixée à 50 % du tarif en vigueur dès qu'au moins 5 kilomètres, continus ou non, sont concernés par cette réduction de la vitesse ou du nombre de voies disponibles sur un tronçon de 100 kilomètres. 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. »