



N° 3901

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 novembre 2011.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à interdire la généralisation des caisses automatiques  
aux **barrières de péages** sur le réseau français autoroutier,*

(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

Alain MOYNE-BRESSAND, Daniel MACH, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Georges COLOMBIER, Jacques LAMBLIN, Éric RAOULT, Marc FRANCINA, Jacques REMILLER, Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, Pascale GRUNY, Louis GUÉDON, Jean-Claude MATHIS, Alain FERRY, Michel HEINRICH, Gérard VOISIN, Jacques MYARD, Bernard PERRUT, Christian MÉNARD, Francis SAINT-LÉGER, Bruno BOURG-BROC, Didier QUENTIN, André WOJCIECHOWSKI, Patrice VERCHÈRE, Claude BODIN, Nicolas DHUICQ, Philippe BOËNNEC, Marie-Christine DALLOZ, Michel VOISIN, Marie-Hélène THORAVAL, Françoise BRIAND, Lionnel LUCA, Anne GROMMERCH, Joël REGNAULT, Maryse JOISSAINS-MASINI, Christian VANNESTE, Jean-Paul ANCIAUX, Jean-Yves COUSIN, Étienne MOURRUT, Bruno SANDRAS, Lucien DEGAUCHY, Xavier BRETON, Jean UEBERSCHLAG, Raymond LANCELIN, Bernard DEPIERRE, Guy MALHERBE, Marc JOULAUD, Dino CINIERI, Jean-Marc ROUBAUD, Michel ZUMKELLER, Jean-Pierre

DECOOL, Valérie BOYER, Michel HERBILLON, Michel RAISON, Laurent HÉNART, René-Paul VICTORIA, Daniel FASQUELLE, Jean-Pierre DUPONT et Françoise HOSTALIER,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France comptait il y a 50 ans un peu moins de 100 kilomètres de réseau autoroutier, et pour le développer l'État a mis en place un système de concession grâce auquel les sections à construire étaient financées sans recours au budget général.

Afin de trouver les ressources nécessaires au financement des autoroutes, le choix a en effet été de prévoir une dérogation au principe général de gratuité des voies de circulation. C'est ainsi que les péages prélevés par les sociétés concessionnaires sur les usagers ont permis de couvrir à la fois l'amortissement des investissements, l'exploitation et l'entretien des autoroutes, ainsi même que leur extension.

Aujourd'hui, le contexte a changé : la France dispose désormais d'un réseau autoroutier d'environ 8 300 kilomètres, dont la partie la plus ancienne est totalement amortie. L'ouverture au capital depuis 2002 et la vague de privatisation amorcée en 2006 font que les 6 sociétés précédemment d'économie mixte, concessionnaires d'autoroutes, relèvent désormais du secteur privé.

Le péage est entré dans les mœurs, et on assiste dorénavant à une forte généralisation des caisses automatiques au barreau de péages. Or, si les sociétés concessionnaires assurent la gestion des autoroutes, il faut rappeler que l'État en est toujours le propriétaire et que **le réseau autoroutier est un service public rendu aux usagers**. Si les usagers choisissent d'emprunter une autoroute et de payer ce service, c'est pour gagner du temps. Ils sont, en effet, en droit d'attendre, en contrepartie du coût payé, un véritable gain de temps.

Or, on assiste aujourd'hui à une nouvelle tendance, dictée uniquement par des raisons de rentabilité financière, qui consiste pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes à généraliser les guichets automatiques aux barrières de péages. La loi impose d'ores et déjà que les automates acceptent au moins deux moyens de paiement, dont les espèces. Néanmoins, on voit encore beaucoup de péages automatisés qui n'acceptent pas les cartes bancaires et/ou qui refusent les cartes bleues étrangères.

Combien de fois, une longue file d'attente se crée à une caisse automatique car la carte bleue de l'utilisateur a été avalée, que l'utilisateur n'a pas

de monnaie ni aucun autre moyen de paiement hormis un chéquier, ou bien encore que l'utilisateur est étranger et que sa carte n'est pas acceptée par l'automate, ou que l'automate est inaccessible car l'utilisateur est une personne en situation de handicap. Si la barrière de péage est entièrement automatisée, la procédure pour qu'une personne physique vienne en aide à l'utilisateur peut prendre jusqu'à 45 minutes, notamment la nuit.

Par ailleurs, en temps de crise, comme nous le sommes en ce moment, où le chômage atteint de tristes records, aucun emploi ne doit être supprimé ou minimisé. Or, la généralisation des automates aux barrières de péages entraîne corrélativement la disparition des péagistes et contribue à la suppression définitive de certains emplois. On ne peut pas se permettre de supprimer ces emplois en cette période de crise.

**Aussi, la présente proposition de loi vise à interdire la généralisation des automates en imposant aux sociétés concessionnaires d'autoroutes des seuils à respecter en terme d'installation d'automates aux barrières de péages autoroutiers.**

PROPOSITION DE LOI

**Article unique**

- ① Le chapitre X du titre I<sup>er</sup> du code de la voirie routière est complété par une section 4 ainsi rédigée :
- ② *« Section 4*
- ③ *« Limite à l'automatisation des péages*
- ④ *« Art. L. 119-11. – Sur les autoroutes, les barrières de péages ne peuvent pas être totalement automatisées. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent respecter un seuil de 20 % au moins de caisses tenues par des personnes physiques, sur chaque barrière de péages.*
- ⑤ *« Les barrières de péages comprenant moins de cinq caisses doivent obligatoirement compter une caisse non automatisée.*
- ⑥ *« Ces obligations s'imposent aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de nuit comme de jour.*
- ⑦ *« Un décret en Conseil d'État fixe les sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions du présent article. »*





