



N° 3261

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 octobre 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à protéger les usagers des péages en flux libre et à instaurer un guichet national unique de paiement,

(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
M. Denis FÉGNÉ,
député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le développement des péages en flux libre constitue l'une des évolutions les plus importantes qu'ait connues le réseau autoroutier français ces dernières années. Autorisé par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, ce dispositif permet aux usagers de circuler sans arrêt grâce à des portiques équipés de systèmes de détection automatique des véhicules et de lecture des plaques d'immatriculation.

Cette modernisation poursuit des objectifs légitimes. Elle permet de fluidifier le trafic, de réduire les temps d'attente, de limiter les émissions polluantes liées aux ralentissements aux barrières de péage et d'accompagner la transformation numérique des infrastructures de transport.

Ce dispositif est déjà déployé sur plusieurs axes structurants du territoire, notamment sur l'autoroute A79 (Allier et Saône-et-Loire) ainsi que sur les autoroutes A13 et A14 entre Paris et la Normandie. Le diffuseur de Boulay (Moselle), sur l'autoroute A4, fonctionne également selon ce modèle. En Occitanie, l'A69 entre Toulouse et Castres le sera également très prochainement. D'autres projets autoroutiers sont appelés à être mis en service directement en flux libre. À terme, le péage en flux libre pourrait concerner une part importante voire majoritaire du réseau autoroutier français.

Si cette innovation présente des avantages incontestables sa mise en œuvre révèle également des difficultés importantes pour de nombreux usagers.

À la différence du péage traditionnel, où le paiement intervient immédiatement lors du franchissement de la barrière, le péage en flux libre repose sur une logique différée. L'utilisateur circule librement, son véhicule est identifié automatiquement, puis il lui appartient d'effectuer lui-même les démarches nécessaires afin de régler le montant dû dans un délai de 72 heures.

Cette inversion des habitudes constitue une rupture d'usage significative pour des millions d'utilisateurs. Nombre d'entre eux ne sont pas pleinement informés de cette nouvelle modalité ou n'ont pas conscience qu'une démarche active leur incombe après leur trajet. Cette situation

concerne particulièrement les usagers occasionnels, les touristes, aussi et surtout les personnes âgées peu familières des outils numériques.

À cette difficulté s'ajoute une complexité croissante liée à la multiplication des exploitants. Selon les axes empruntés, l'utilisateur doit aujourd'hui identifier le concessionnaire concerné, se rendre sur une plateforme dédiée et effectuer des démarches distinctes. Avec l'extension du flux libre à de nouveaux réseaux, cette fragmentation est appelée à s'accroître. Elle augmente mécaniquement les risques d'erreur, d'oubli et de non-paiement involontaire.

De nombreux témoignages font ainsi état d'utilisateurs découvrant plusieurs semaines après leur trajet qu'ils n'avaient pas procédé au règlement du péage dans les délais impartis et qu'une procédure de recouvrement assortie d'une indemnité forfaitaire avait été engagée à leur encontre.

Dans la très grande majorité des cas, aucune intention frauduleuse ne peut être caractérisée. L'absence de paiement résulte le plus souvent d'un oubli, d'une méconnaissance du fonctionnement du dispositif ou d'une difficulté d'adaptation à cette nouvelle modalité de règlement.

Cette réalité est d'autant plus significative que le phénomène concerne plusieurs centaines de milliers d'utilisateurs chaque année. Les difficultés rencontrées ne relèvent donc pas de situations marginales mais d'une problématique d'appropriation d'un dispositif encore récent.

Les conséquences financières de ces oublis sont loin d'être négligeables. Selon des informations révélées par Le Canard Enchaîné au mois d'août 2026, les indemnités de retard perçues sur le seul réseau Paris-Normandie auraient représenté près de 25 millions d'euros en 2025. Elles illustrent l'ampleur du phénomène et le nombre important d'utilisateurs confrontés à ces mécanismes de pénalités.

Ainsi le droit en vigueur ne distingue-t-il pas suffisamment la situation d'un usager de bonne foi ayant omis de régler son péage de celle d'un conducteur qui refuserait délibérément de s'acquitter de son obligation.

Dans ces conditions, il apparaît nécessaire de réintroduire davantage de progressivité dans le dispositif.

Ainsi, l'**article 1^{er}** vise à introduire une étape supplémentaire dans la procédure de paiement des péages en flux libre afin de permettre à l'utilisateur de régulariser sa situation avant l'application de toute indemnité forfaitaire.

À ce jour, l'utilisateur dispose de 72 heures pour s'acquitter du montant du péage après son passage. À défaut de paiement dans ce délai, un avis de paiement est adressé au titulaire du certificat d'immatriculation et comprend le montant du péage ainsi qu'une indemnité forfaitaire de 90 euros, ramenée à 10 euros lorsque le paiement intervient dans les quinze jours suivant l'envoi de cet avis.

La proposition de loi prévoit d'insérer, en amont de cette procédure, un avis préalable permettant à l'utilisateur de régler le seul montant du péage dans un délai de quinze jours à compter de son envoi. Le dispositif doit ainsi s'articuler selon une séquence claire : 72 heures pour régler le trajet, puis, à défaut, un avis préalable permettant de s'acquitter du seul péage pendant quinze jours, avant l'envoi de l'avis de paiement assorti de l'indemnité forfaitaire, avec maintien de la fenêtre de paiement minorée de quinze jours, puis, le cas échéant, la majoration et la transmission au ministère public.

Cette évolution poursuit un objectif de proportionnalité en offrant une possibilité supplémentaire de régularisation aux usagers de bonne foi, sans remettre en cause le principe du recouvrement ni le caractère dissuasif du dispositif. Elle doit toutefois être précisément articulée avec les délais et mécanismes actuellement en vigueur.

La présente proposition de loi poursuit également un objectif de simplification. Aujourd'hui, les usagers doivent identifier l'exploitant concerné, retrouver la plateforme adéquate et effectuer des démarches différentes selon les réseaux empruntés. Cette situation est source d'incompréhension et de complexité, particulièrement pour les conducteurs occasionnels.

L'**article 2** crée ainsi une plateforme numérique nationale unique permettant aux usagers des réseaux autoroutiers fonctionnant en flux libre de consulter les sommes dues et de les régler à partir d'un point d'accès unique.

Cette plateforme, alimentée par les exploitants dans le respect des règles relatives à la protection des données personnelles, offrira aux usagers un service plus simple, plus lisible et plus accessible. Elle contribuera à réduire les erreurs de paiement, à améliorer le recouvrement des sommes dues et à renforcer l'acceptabilité de cette nouvelle génération de péages.

La présente proposition de loi ne remet nullement en cause le principe du péage en flux libre ni l'obligation pour les usagers de s'acquitter du

montant dû. Elle vise à garantir une meilleure information des usagers, à prévenir les situations de non-paiement involontaire et à adapter les modalités de recouvrement à la réalité des usages. Elle répond ainsi à une exigence d'équilibre entre modernisation des infrastructures, protection des usagers et préservation du pouvoir d'achat des usagers.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ② 1° La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;
- ③ 2° Après le deuxième alinéa, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la perception du montant du péage sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée :
- ⑤ 1° Par le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé ;
- ⑥ 2° Par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à un mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. »

Article 2

- ① I. – Il est institué par l'État une plateforme numérique nationale unique permettant aux usagers des réseaux autoroutiers exploités selon un dispositif de péage sans recours à une barrière physique de consulter les sommes dues au titre des trajets qu'ils y ont réalisés et de s'en acquitter.
- ② II. – Les exploitants d'autoroute mettant en œuvre un dispositif de péage sans recours à une barrière physique transmettent à la plateforme les données strictement nécessaires à la consultation et au paiement des sommes dues ainsi qu'à leur recouvrement. Ces données sont limitées :
- ③ 1° Au numéro d'immatriculation du véhicule ;
- ④ 2° À la date, à l'heure et à la section autoroutière du passage concerné ;

- ⑤ 3° Au montant dû au titre du péage et, le cas échéant, au titre du droit départemental de passage ;
- ⑥ 4° Aux nom, prénom et adresse du titulaire du certificat d'immatriculation.
- ⑦ III. – Les données mentionnées au II ne peuvent être traitées qu'aux fins de permettre aux usagers de consulter et d'acquitter les sommes dues et d'en assurer le recouvrement. Elles sont conservées pour une durée n'excédant pas celle nécessaire au paiement ou au recouvrement des sommes dues.
- ⑧ IV. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les modalités d'application du présent article, notamment les conditions d'interopérabilité entre les systèmes des concessionnaires et la plateforme, la durée de conservation des données, les catégories de destinataires, les garanties de sécurité et de confidentialité ainsi que les conditions d'alimentation et de gestion de la plateforme.

Article 3

La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.