



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 8ème législature

### Autoroutes

Question écrite n° 30306

#### Texte de la question

Reponse. - La mise en place d'un grand marche unique europeen en 1992 ne remet pas en cause l'existence des peages. C'est le recours au peage qui a permis a la France de rattraper son retard en matiere d'autoroutes sur ses partenaires europeens, et de construire en trente ans quelque 4 600 kilometres d'autoroutes. En 1955, la longueur du reseau autoroutier francais etait inferieure a 80 kilometres alors qu'au 1er janvier 1987, elle etait de 6 555 kilometres dont 4 700 concedes, c'est-a-dire finances au moyen du peage. C'est grace au peage que pourront etre realises les 2 700 kilometres d'autoroutes inscrits au projet de schema-directeur routier national et qui restent a construire au 1er janvier 1988. La realisation de ces sections supplementaires qui representent un investissement d'environ 70 milliards de francs actuels, sera engage dans les dix annees a venir. L'examen de tels chiffres montre a l'evidence qu'il est exclu d'envisager a moyen terme une suppression des peages. Celle-ci signifierait que l'Etat dedommagerait les societes pour les pertes de recettes futures jusqu'a l'expiration de leurs concessions (2 010 a 2 015), se substituerait a elles pour le remboursement des emprunts deja contractes (environ 40 milliards de francs a rembourser) et l'entretien du reseau existant et enfin, assurerait seul la charge du financement des investissements futurs. Le peage ne va d'ailleurs a l'encontre d'aucun principe communautaire. En effet, il ne porte pas atteinte au principe de libre circulation qui est garanti par l'existence de voies paralleles hors peage dont les caracteristiques techniques repondent correctement aux besoins des utilisateurs (politique de renforcements coordonnes menee depuis 1969 et politique d'amagements de securite des routes nationales paralleles aux autoroutes) ; de meme le peage n'introduit ni discrimination de nationalite, ni distorsion de concurrence. Il illustre au contraire la parfaite equite de la redevance d'usage, puisque le peage est egal pour tous les usagers, tant nationaux qu'etrangers (principe de la territorialite). C'est pour l'ensemble de ces raisons que quatre autres pays membres de la communaute (Italie, Espagne, Portugal, Grece) ont recours au peage pour le financement de leurs infrastructures autoroutieres et que des reflexions sont menees en ce sens dans d'autres pays membres. En conclusion, c'est en mobilisant les ressources des societes concessionnaires d'autoroutes a peage par un effort autoroutier sans precedent que la France prepare au mieux l'etape de 1992, en valorisant sa situation geographique centrale dans l'Europe des douze.

#### Texte de la réponse

Reponse. - La mise en place d'un grand marche unique europeen en 1992 ne remet pas en cause l'existence des peages. C'est le recours au peage qui a permis a la France de rattraper son retard en matiere d'autoroutes sur ses partenaires europeens, et de construire en trente ans quelque 4 600 kilometres d'autoroutes. En 1955, la longueur du reseau autoroutier francais etait inferieure a 80 kilometres alors qu'au 1er janvier 1987, elle etait de 6 555 kilometres dont 4 700 concedes, c'est-a-dire finances au moyen du peage. C'est grace au peage que pourront etre realises les 2 700 kilometres d'autoroutes inscrits au projet de schema-directeur routier national et qui restent a construire au 1er janvier 1988. La realisation de ces sections supplementaires qui representent un investissement d'environ 70 milliards de francs actuels, sera engage dans les dix annees a venir. L'examen de tels chiffres montre a l'evidence qu'il est exclu d'envisager a moyen terme une suppression des peages. Celle-ci signifierait que l'Etat dedommagerait les societes pour les pertes de recettes futures jusqu'a l'expiration de leurs

concessions (2 010 a 2 015), se substituerait a elles pour le remboursement des emprunts deja contractes (environ 40 milliards de francs a rembourser) et l'entretien du reseau existant et enfin, assurerait seul la charge du financement des investissements futurs. Le peage ne va d'ailleurs a l'encontre d'aucun principe communautaire. En effet, il ne porte pas atteinte au principe de libre circulation qui est garanti par l'existence de voies paralleles hors peage dont les caracteristiques techniques repondent correctement aux besoins des utilisateurs (politique de renforcements coordonnees menee depuis 1969 et politique d'amagements de securite des routes nationales paralleles aux autoroutes) ; de meme le peage n'introduit ni discrimination de nationalite, ni distorsion de concurrence. Il illustre au contraire la parfaite equite de la redevance d'usage, puisque le peage est egal pour tous les usagers, tant nationaux qu'etrangers (principe de la territorialite). C'est pour l'ensemble de ces raisons que quatre autres pays membres de la communaute (Italie, Espagne, Portugal, Grece) ont recours au peage pour le financement de leurs infrastructures autoroutieres et que des reflexions sont menees en ce sens dans d'autres pays membres. En conclusion, c'est en mobilisant les ressources des societes concessionnaires d'autoroutes a peage par un effort autoroutier sans precedent que la France prepare au mieux l'etape de 1992, en valorisant sa situation geographique centrale dans l'Europe des douze.

## Données clés

**Auteur :** [M. Bourg-Broc Bruno](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 30306

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, logement, aménagement du territoire et transports.

**Ministère attributaire :** équipement, logement, aménagement du territoire et transports.

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 septembre 1987, page 5221

**Réponse publiée le :** 18 janvier 1988, page 262