



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Autoroutes

Question écrite n° 12282

Texte de la question

A la suite de plusieurs interventions de l'ACTAT (Association contre la traversée autoroutière du Trièves) au sujet de la liaison autoroutière Grenoble-Sisteron M Richard Cazenave attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'aménagement proposé par cette association de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes. Cet aménagement a pour objectif d'élargir la vocation des sociétés concessionnaires afin qu'il soit possible de leur concéder non seulement de nouveaux tronçons d'autoroutes, lorsqu'un trafic suffisamment intense le justifie, mais également des infrastructures plus légères et sans péage, du type aménagement sur place à deux fois deux voies d'une nationale existante, financées par une prolongation de concessions antérieures d'autoroutes à péage. L'objectif initial de la loi était, en effet, d'accélérer le développement d'axes à très fort débit, ce qui est en passe d'être réalisé ; les axes restant à renforcer tels que définis lors des CIAT du 13 avril 1987 et du 17 novembre 1988 ont, pour beaucoup d'entre eux, un trafic ne justifiant pas une solution autoroutière ; le maintien temporaire des péages sur le réseau autoroutier existant devrait permettre le financement d'aménagements routiers beaucoup moins coûteux et d'une capacité d'écoulement tout à fait suffisante, sous réserve que la loi, modifiée, l'autorise. Une telle modification permettrait ainsi de pallier les effets pervers que la loi, sous sa forme actuelle, commence à générer en incitant à la réalisation d'infrastructures surdimensionnées. La loi aménagée favorisant au contraire le développement harmonieux du réseau routier au moindre coût global pour la collectivité, en demeurant tout à fait conforme au principe de gratuité d'usage du réseau routier affirmé dans l'article 4 de la loi du 18 avril 1955. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il entend prendre en ce domaine et quelle suite il entend donner à la proposition de l'ACTAT émise à l'occasion du projet de liaison autoroutière Grenoble-Sisteron.

Texte de la réponse

Reponse. - Pour des raisons tout à la fois juridiques mais aussi financières et d'équité, il ne peut être demandé aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de réaliser des infrastructures nouvelles sans péage. L'article 4 de la loi du 18 avril 1955 n'autorise la perception du péage que pour financer la construction, l'exploitation, l'entretien et les extensions des autoroutes concédées, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par les concessionnaires. Les ressources provenant du péage ont donc pour objet exclusif la construction et l'exploitation d'autoroutes à péage et ne peuvent légalement être utilisées pour des réalisations différentes, quelle que soit leur utilité. Ces dispositions ne sont pas de pure circonstance. Le législateur qui, en dérogation au principe fondamental de la gratuité de la circulation, a autorisé la perception du péage pour l'utilisation des autoroutes concédées se devait de fixer des limites strictes à l'utilisation des péages qui ne sont en droit justifiées que dans la limite où ils sont utilisés pour la construction et l'exploitation des infrastructures à péage. Une modification de ces règles apparaît inopportune sur le plan financier. En effet, le maintien du péage sur les liaisons existantes (5 000 kilomètres) et l'institution de ce système sur les voies nouvelles sont intégralement nécessaires aux sociétés concessionnaires pour rembourser les emprunts contractés (leur endettement dépasse 50 milliards de francs) et financer la construction des quelque 3 620 kilomètres d'autoroutes nouvelles qui restent à mettre en service pour achever le schéma directeur autoroutier. De plus, il

serait paradoxal et injuste que les usagers des autoroutes payantes acquittent un peage, non seulement pour les infrastructures qu'ils empruntent, mais aussi pour celles dont bénéficieraient à titre gratuit d'autres utilisateurs. Il n'est donc pas envisageable que la loi de 1955 soit modifiée afin de permettre aux sociétés d'autoroutes de réaliser des aménagements à deux fois deux voies sans peage. Au demeurant une telle modification ne dégagerait guère d'économie globale pour la collectivité. En effet, contrairement à une idée souvent exprimée, il n'est pas possible d'aménager un itinéraire à deux fois deux voies séparées de façon correcte pour la sécurité, à un coût très réduit par rapport à la solution de l'autoroute, qu'elle soit avec ou sans peage. Or, il est indispensable de doter la France d'un réseau performant d'infrastructures permettant des déplacements rapides avec un haut niveau de service et de sécurité, tout en assurant un aménagement équilibré du territoire national. Le nouveau schéma directeur prévoit à cet effet près de 12 000 kilomètres d'autoroutes (dont 9 300 kilomètres à peage), chiffre qui ne représente qu'un tiers du réseau national futur. Celui-ci exige un maillage de routes modernes à chaussées séparées avec des carrefours dénivelés pour des raisons de sécurité, sans accès direct des riverains, interdites aux véhicules lents (cycles et engins agricoles) et dont le profil géométrique permet de rouler sans danger à une vitesse soutenue. De telles routes répondent précisément à la définition des autoroutes ; elles ne peuvent la plupart du temps être réalisées qu'en site propre ou en ne récupérant, à grands frais, qu'une fraction des voies existantes atteignant rarement 30 p 100. Des lors que la solution autoroutière se justifie, le choix de l'autoroute à peage n'entraîne guère de surcoût (des équipements sont nécessaires pour la perception des péages, mais les échangeurs sont moins nombreux). Seul le maintien d'un itinéraire gratuit, utilise également pour le trafic local, crée, dans certains cas, un surcoût. Le recours au peage pour la construction des autoroutes n'entraîne donc guère d'effets pervers sur la dimension de l'infrastructure nouvelle et le volume des investissements à effectuer lorsque la solution autoroutière s'impose pour des raisons de trafic ou d'aménagement du territoire. Ceci est vérifié dans le cas de la liaison Grenoble-Sisteron : seules des caractéristiques autoroutières permettront à cet axe, qui reliera les Alpes du Nord et les Alpes du Sud, d'accueillir un trafic important et de décharger ainsi, par un itinéraire plus court vers la Provence et la Côte d'Azur, la vallée du Rhône saturée. Ce trafic est estimé à environ 17 000 véhicules par jour (et presque le double les deux mois d'été) en l'an 2000, ce qui montre bien l'intérêt de cette autoroute.

Données clés

Auteur : [M. Cazenave Richard](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12282

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 mai 1989, page 1990