

N° 71

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1976.

PROPOSITION DE LOI

tendant à assurer le développement d'un réseau autoroutier libre de péage.

PRÉSENTÉE

Par MM. Roger GAUDON, Fernand CHATELAIN, Mmes Marie-Thérèse GOUTMANN, Hélène EDELINÉ, MM. Paul JARGOT, Léon DAVID,
et les membres du groupe communiste (1), et apparenté (2),

Sénateur.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. André Aubry, Serge Boucheny, Raymond Brosseau, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Eberhard, Mme Hélène Edeline, MM. Gérard Ehlers, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Raymond Guyot, Paul Jargot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Léandre Létouart, James Marson, Guy Schmaus, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Autoroutes. — Péage - Fonds spécial d'équipement routier - Code général des impôts.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'institution de péage sur les autoroutes concédées à des sociétés d'économie mixte avait été présentée à l'origine comme une mesure de caractère exceptionnel : la gratuité devait rester la règle, le péage l'exception.

Mais dans les faits, la politique gouvernementale tend à renverser ce principe pour faire du péage la règle, et de la gratuité l'exception.

On l'a vu avec la concession de milliers de kilomètres d'auto-route en rase campagne à des sociétés privées à but uniquement lucratif contrôlées par les principaux groupes financiers.

On le voit aujourd'hui avec la tentative d'instituer un péage aux portes de Paris sur les autoroutes A 4 et A 15, comme première étape vers la généralisation du péage urbain.

Or une telle politique constitue un véritable gâchis : en effet, le coût élevé de ces péages dissuade une partie des usagers d'utiliser le réseau autoroutier, en empêchant l'utilisation maximale ; de ce fait une partie du trafic est reportée sur la voirie ancienne, le plus souvent inadaptée, au détriment de la sécurité des usagers et de la qualité de la vie dans les villes et les villages traversés. D'autre part, l'aménagement des péages se réalise souvent au détriment d'espaces verts, tels ceux envisagés pour l'A 4 à l'Iles-de-l'Hospice à Saint-Maurice ; enfin les péages sont source de perturbation de la circulation.

Nous estimons nécessaire de développer l'ensemble des transports autoroutiers, ferrés, maritimes, fluviaux, aériens qui sont complémentaires. C'est ainsi que le nécessaire développement des transports en commun dans les villes ne saurait être opposé à la création d'un réseau autoroutier libre de péage, permettant d'écouler un trafic important dans les meilleures conditions (fluidité de la circulation, protection efficace de l'environnement moyennant le choix de tracés appropriés et la réalisation de travaux que justifie la concentration du trafic).

C'est pourquoi nous proposons, comme première étape, de mettre un coup d'arrêt à la généralisation projetée du péage en refusant l'institution de tout nouveau péage et en rétablissant la responsabilité de l'Etat sur les tronçons d'autoroute en travaux ou projetés.

Le coût budgétaire d'une telle mesure sera d'autant plus réduit que l'Etat a déjà réalisé les tronçons les plus coûteux pour le compte des compagnies concessionnaires ; les crédits nécessaires ne représentent qu'une faible fraction des subventions et avantages divers consentis par l'Etat aux géants de l'industrie et de la finance. En outre la plus grande partie des péages perçus alimentent aujourd'hui les profits d'un petit nombre de grandes sociétés et de banques que l'on retrouve depuis la fourniture des matériaux jusqu'aux sociétés d'exploitation en passant par la construction et le financement des autoroutes.

Toutefois l'article 40 de la Constitution ne permettant pas aux élus de la Nation de proposer l'initiative d'une dépense sans proposer les moyens financiers correspondants, nous proposons en conséquence la suppression des privilèges fiscaux dont bénéficient les compagnies pétrolières, mesure susceptible d'apporter des ressources considérables au budget de l'Etat. Ces ressources s'ajouteront aux crédits budgétaires actuellement consacrés à la construction d'autoroutes.

La discussion de cette proposition de loi au Parlement devrait également aboutir à l'élaboration par le Gouvernement d'un plan, à court et à moyen terme, permettant de développer le réseau autoroutier dans le pays, plan qui serait mis au point avec les élus locaux et les associations concernées, afin de répondre dans les délais les plus brefs aux besoins résultant du développement de la circulation automobile et apportant une sécurité meilleure aux usagers de la route.

Tels sont les motifs qui nous conduisent, Mesdames, Messieurs, à vous demander d'adopter la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Aucun péage autoroutier ne sera constitué à compter de la promulgation de la présente loi.

Art. 2.

Un Fond spécial d'équipement autoroutier est créé pour assurer le remboursement des emprunts contractés et des fonds avancés par les sociétés concessionnaires et pour promouvoir et développer la construction d'autoroutes sans péage.

Art. 3.

Le Fonds spécial d'équipement autoroutier est alimenté :

- 1° par la dotation budgétaire de l'Etat ;
- 2° par les ressources prévues à l'article 5.

Art. 4.

Les sociétés concessionnaires seront indemnisées par le Fonds spécial d'équipement autoroutier au moyen :

- 1° de la prise en charge des annuités d'emprunts contractés ;
- 2° de l'attribution de bons sur l'Etat correspondant au total de leurs mises de fonds, déduction faite des péages perçus jusqu'à la date de la promulgation de cette loi. Ces bons seront amortissables en trente ans.

Art. 5.

Sont abrogés les articles 207-2 et 39 *ter* du Code général des impôts portant exonération d'impôts et abattements au profit des sociétés pétrolières.

Art. 6.

Un décret pris en Conseil d'Etat déterminera les modalités d'application de la présente loi dans un délai maximum d'un an à compter de sa promulgation.