

N° 282

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 avril 1979.

PROJET DE LOI

*relatif à certains ouvrages reliant les voies nationales
ou départementales.*

présenté

Au nom de M. Raymond BARRE,

Premier ministre,

Par M. Joël LE THEULE,

Ministre des Transports.

(Renvoyé 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.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Un récent arrêt du Conseil d'Etat (16-2-1979 : Comité d'action et de défense des intérêts de l'île d'Oléron et Bourcefranc) vient d'annuler un arrêté du préfet de la Charente-Maritime fixant le tarif d'un péage sur le pont d'Oléron et la délibération du Conseil général, sur la base duquel cet arrêté avait été pris.

La Haute Assemblée s'est fondée sur les dispositions d'une loi bientôt centenaire du 30-7-1880 relative au mode de rachat des ponts à péage, qui dans son article premier dispose : « Il ne sera plus construit à l'avenir de ponts à péage sur les routes nationales et départementales. »

Cet article, qui précède ceux relatifs au rachat de droits existants, véritable objet de la loi, doit être replacé dans le contexte de l'époque, où les péages étaient assimilables à des octrois et revêtaient donc un caractère fiscal marqué. Sous le même vocable, on entend aujourd'hui une notion toute différente puisqu'elle recouvre l'idée d'un service rendu.

En effet, l'Etat, comme les collectivités locales, ont dû dans les trente dernières années adapter le réseau des communications à des conditions d'utilisation tout à fait nouvelles. La croissance de la circulation, l'augmentation de la fréquence des déplacements ont contraint à créer des voies nouvelles, notamment autoroutières, à augmenter la capacité des routes existantes et à construire des ouvrages d'art d'une dimension peu usuelle, ce que l'évolution des techniques rendait possible, et la demande de liaisons plus commodes nécessaire.

On constatait alors, par rapport aux époques précédentes, une modification sensible dans la conception et dans la réalisation de certaines infrastructures, dont le coût dépassait les possibilités d'un financement classique, y compris parfois pour l'Etat lui-même. Ainsi, la loi du 17 mai 1951 approuve le contrat de concession autorisant la construction et l'exploitation du pont de Tancarville, avec le droit de percevoir des péages ; le percement des tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus est également autorisé par la loi.

Le péage actuel (qu'il serait préférable de désigner sous le nom de redevance) est la contrepartie d'un service rendu, dans laquelle il trouve sa justification (réduction des distances, gain de temps, commodité des usagers).

Les mêmes nécessités inspirant les mêmes solutions, des Conseils généraux, que leur opinion publique pressait de réaliser des équipements particulièrement importants, comme le franchissement d'un estuaire ou le raccordement d'une île au continent, ont imité l'Etat et institué des droits de péage sur des ouvrages dont le financement ne pouvait être assuré par les voies classiques.

C'est pourquoi, il est apparu nécessaire d'adapter aux circonstances présentes la législation relative aux redevances d'usage perçues pour certains ouvrages.

Ainsi, chaque fois que par son importance, son coût ou les services rendus à l'usager, un ouvrage d'art sur une route nationale ou départementale exige un financement adapté à son caractère exceptionnel, une redevance d'usage pourra être instituée, par décret en Conseil d'Etat pour les routes nationales, et par délibération du ou des Conseils généraux concernés pour les voies départementales.

Tel est l'objet du présent projet de loi qui abroge par ailleurs les autres dispositions de la loi de 1880 aujourd'hui sans objet.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre des Transports qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Lorsque l'utilité, les dimensions et le coût d'un ouvrage à comprendre dans la voirie nationale ou départementale, ainsi que le service rendu aux usagers le justifient, il peut être institué, à titre exceptionnel, une redevance pour son usage.

La redevance est créée :

— par décret en Conseil d'Etat pour des ouvrages à comprendre dans la voirie nationale,

— par délibération du ou des conseils généraux concernés pour des ouvrages à comprendre dans la voirie départementale.

Art. 2.

La loi du 30 juillet 1880 qui détermine le mode de rachat des ponts à péage est abrogée.

Fait à Paris, le 18 avril 1979.

Signé : RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre des Transports,
Signé : JOEL LE THEULE.