



N° 1798 rectifié

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 septembre 2025.

PROPOSITION DE LOI

visant à interdire le développement des autoroutes en flux libre en France,

(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

Mme Mathilde PANOT, M. Matthias TAVEL, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Sérgolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Carlos Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, Mme Gabrielle CATHALA, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD, Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime

LAISNEY, M. Arnaud LE GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise
LEBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah
LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisa
MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie
MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine
NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO,
M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-
Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL,
Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Aurélien
TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,
Mme Marie POCHON, M. Alexis CORBIÈRE, Mme Mereana REID ARBELOT,
M. Jean-Victor CASTOR, M. Stéphane PEU, M. Emmanuel GRÉGOIRE,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2019, le gouvernement a fait passer en catimini dans sa loi d'orientation des mobilités un cadeau en or aux groupes autoroutiers privés : la possibilité légale d'installer des péages dits en « flux libre ». Derrière l'affichage prétendant offrir « *un trajet plus fluide, [qui] permet la réduction des embouteillages et des risques d'accrochage, avec un gain de temps et plus de tranquillité pour les usagers, [...] plus écologique et économique* »⁽¹⁾, se cache le fait de faire payer toujours plus cher aux usagers leurs trajets contraints.

Un système pervers qui encourage la fracture numérique

Le principe de ces péages « nouvelle génération » est le suivant : vous ne réglez plus votre trajet à une gare de péage ; à la place votre trajet est détecté par des bornes qui identifient votre plaque d'immatriculation et le coût du trajet associé. Ensuite, c'est à vous de penser à vous en acquitter dans le délai imparti sur le site du concessionnaire concerné.

Attention, impossible de régler immédiatement ou à la fin de votre trajet : « *les péages à payer peuvent mettre jusqu'à 24 heures à apparaître* » sur le site de paiement. Mais attention à ne pas payer trop tard non plus : au bout de 72 heures, vous êtes visés par une amende de 10 euros, qui se transforme en 90 euros si vous n'avez toujours pas régularisé dix jours après cette alerte. Soit déjà près du double du tarif moyen à s'acquitter en cas d'un simple oubli sur l'A13 de Paris à Caen, une des premières autoroutes à expérimenter le dispositif. Ensuite, au bout de 60 jours passés sans règlement, c'est une amende forfaitaire qui s'applique. Enfin, conformément à la loi, « *si vous ne payez pas l'amende forfaitaire majorée dans un délai de quatre mois à partir de son envoi, l'administration bloquera la vente du véhicule tant qu'elle ne sera pas payée* », et « *si vous avez plus de cinq amendes forfaitaires majorées en douze mois, vous risquez une amende de 7 500 euros* ».⁽²⁾ Et vous êtes priés de faire confiance au concessionnaire sur le montant demandé : sur les

(1) <https://www.ecologie.gouv.fr/presse/peages-flux-libre-fin-barrieres-la13-la14#:~:text=En%20supprimant%20la%20n%C3%A9cessit%C3%A9%20de,de%20tranquillit%C3%A9%20pour%20les%20usagers>

(2) <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35730#:~:text=Si%20vous%20ne%20payez%20pas%20l'amende%20forfaitaire%20major%C3%A9e%20dans,amende%20de%207%20500%20E%2082%AC%20>

autoroutes A13 et A14 du groupe Sanef, le ticket de paiement ne permet pas d'identifier les tronçons de péages parcourus.

D'abord développé sous formes d'expérimentation par décret amendant les contrats en l'État et les sociétés concessionnaires, le flux libre concerne de plus en plus d'axes autoroutiers en France. Après l'A79 fin 2022, l'A13 et l'A14 à partir du début 2024, c'est désormais au tour d'un segment de l'A4 et même d'une autoroute dont l'État est actionnaire majoritaire, l'A40, possédée par les Autoroutes et Tunnels du Mont Blanc.

Pourtant, en France, la fracture numérique est un phénomène de masse. Selon l'Agence nationale de lutte contre l'illectronisme, 8,5 millions de personnes souffrent d'illectronisme et près de 16 millions ont des capacités numériques faibles. 1 Français sur 2 éprouve au moins une forme de difficulté qui les empêche d'effectuer des démarches en ligne, et 1 Français sur 3 n'a accompli aucune démarche administrative dématérialisée dans les 12 derniers mois⁽³⁾.

Un racket social et un fiasco technique

Faire reposer l'intégralité du paiement sur l'initiative numérique de l'usager sans aucune notification préalable ni encadrement fiable par l'État conduit ainsi à pousser à la pénalité des millions de personnes incapables de s'acquitter du paiement correctement dans les délais impartis. Ainsi, rien que sur l'A79, première autoroute à avoir expérimenté le dispositif, la filiale du groupe Eiffage ALIAE a compté en un an **près de 180 000 impayés, 80 000 dossiers de pénalités et 600 000 courriers de sensibilisation envoyés** afin de pallier la complexité du système de paiement.

Mais il peut aussi arriver que la désignation des véhicules, soit leur identification à partir de la plaque d'immatriculation, soit elle-même défaillante. Le point d'entrée, difficilement identifiable par l'usager lui-même, peut lui-même être difficile à déterminer par l'entreprise concessionnaire. Résultat : sur l'A13 et l'A14, on compte 170 000 demandes de rectification au service client de Sanef entre septembre 2023 et décembre 2024⁽⁴⁾. Même les bénéficiaires du télépéage peuvent avoir de mauvaises surprises : à cause d'une mauvaise détection, ils doivent s'acquitter du tarif estimé sans le savoir à moins d'avoir demandé une notification spécifique à leur service de télépéage.⁵ Et les

(3) <https://www.anlci.gouv.fr/illectronisme/lillectronisme-en-chiffres/>

(4) https://www.autoplus.fr/actualite/plus-de-180-000-impayes-en-un-an-pour-les-peages-en-flux-libre-1358455.html?utm_stop=stop

utilisateurs de voitures de location doivent en sus s'assurer de filtrer les bonnes factures correspondant à leurs dates de location.

Les premiers mois d'expérimentation des péages « flux libre » révèlent ainsi un véritable fiasco : des dettes artificiellement entretenues par un système encore largement défaillant qui pèsent d'abord sur les usagers et un État confiné au rôle d'observateur et de perceuteur d'amendes. Les chiffres des campagnes d'autosatisfaction donnés par les concessionnaires ne mentionnent pas le nombre de trajets évitant désormais la section pour cette raison ni si le taux de paiement dans les 72 heures affiché comprend les modifications demandées par les utilisateurs et les trajets mal déterminés ou encore s'il repose plutôt sur les utilisateurs habituels ou occasionnels. De plus, même en acceptant un taux de 94 % de paiement dans les 72 heures sur l'A13 et l'A14 par exemple, **il resterait donc 4 millions de trajets impayés au-delà du délai initial en six mois** ⁽⁶⁾. D'ailleurs, certains concessionnaires ont été contraints d'installer des bornes de paiement... physiques, disséminées sur certaines aires de repos, pour permettre de payer sur place aux usagers ⁽⁷⁾. Ils remplacent donc des barrières de péage par des péages aléatoirement répartis : la confusion est totale.

L'hypocrisie écologique

L'argument écologique est mis en avant sans vergogne par le gouvernement, celui-là même qui a accumulé 60 décrets ou lois antiécologiques depuis 2017 ⁽⁸⁾ et a été condamné deux fois pour inaction climatique. Selon lui, les péages à flux libre auraient déjà libéré près de 44 hectares de terres artificialisées sur l'A79, l'A13 et l'A14 suite au démantèlement des barrières de péages. Pourtant, l'État le dit lui-même : tous les nouveaux projets autoroutiers seront développés en flux libre en plus des concessionnaires existants qui pourraient adopter le dispositif. Ainsi, le chantier de l'A69, par exemple, jugé dépourvu de raison impérative d'intérêt public majeur par le tribunal administratif de Toulouse le 27 février 2025, est en fait celui d'une autoroute avec péage à « flux libre » ! **44 hectares de terres désartificialisées, c'est toujours 8 fois moins que les 360 hectares de zones humides, naturelles ou agricoles**

(5) https://www.liberation.fr/checknews/pourquoi-les-peages-en-flux-libre-deja-en-place-sur-certaines-autoroutes-sont-ils-critiques-20250104_TDAW7XUMIFECHMFENOW2DDV7BY/

(6) <https://www.ouest-france.fr/economie/transport/autoroute/video-autoroute-paris-normandie-le-flux-libre-trouve-son-rythme-de-croisiere-68dc3c17-1f50-3154-ab79-ecd08135339f>

(7) <https://voyage.aprr.fr/aide-contact/peage/paiement/jai-circule-ou-vais-circuler-sur-lautoroute-a79-aliae-autoroute-en>

(8) <https://reporterre.net/Exclusif-Comment-Macron-a-detruit-l-ecologie-en-60-mesures>

qui se verront détruites pour la réalisation du projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres. En prenant un tel engagement sur les nouvelles autoroutes en construction⁽⁹⁾, alors qu'au moins 55 nouveaux projets autoroutiers sont fortement contestés en France⁽¹⁰⁾, le gouvernement fait donc du « flux libre » la bêquille d'une politique écocidaire de développement autoroutier en France.

Cette hypocrisie se prolonge quand est évoqué le carburant économisé par la réduction des ralentissements puis réaccélérations dues aux barrières de péage physiques. À ce sujet, l'État affirme que 9,5 millions de litres de carburant seraient économisés sur la section A13-A14 chaque année grâce au flux libre. S'il est évident que cela réduit bien la consommation sur ces autoroutes, cela ne prend pas en compte celle reportée sur d'autres axes. **De plus, cela ne représente par exemple que 0,1 % de la consommation annuelle de carburant du transport de marchandises par camion.** Combien de carburant pourrait-on plutôt économiser par le développement d'un fret ferroviaire français nationalisé à la hauteur des besoins, quand on sait qu'un train de 35 wagons remplace près de 55 camions de 32 tonnes ? Les autoroutes à « flux libre » servent de masque écologique inefficace et injuste au service d'une politique d'inaction climatique et de casse des biens communs industriels.

Une atteinte à la sûreté et à la lutte contre les trafics

Un problème majeur est volontairement ignoré par le gouvernement : celui de la mise en difficulté de la police des douanes. **Par exemple, les douaniers de la direction régionale des douanes de Caen, qui ont été parmi les premiers à expérimenter le dispositif en Normandie, ont fait part de leur inquiétude quant à sa mise en place.** Habituellement, les barrières de péages sont des lieux propices au ralentissement des véhicules permettant des contrôles réguliers, ce qui est rendu impossible par le flux libre. Les services de police et de gendarmerie sont donc contraints de réaliser un nombre croissant de « contrôles dynamiques » sur la route et des opérations ponctuelles de déviation du trafic vers des aires de repos⁽¹¹⁾. Ces agents, essentiels dans la lutte contre les trafics de drogue, d'armes ou d'êtres humains se retrouvent donc privés d'un outil de contrôle efficace pour devoir privilégier des poursuites coûteuses en temps et difficiles à anticiper.

(9) <https://www.ecologie.gouv.fr/peage-flux-libre>

(10) <https://www.agirpourl'environnement.org/campagnes/projets-autoroutiers-no-macadam/>

(11) <https://www.ouest-france.fr/faits-divers/trafic/fin-des-barrieres-de-peages-sur-la13-la-douane-contrainte-dadapter-ses-methodes-de-travail-ceb5a06a-b254-11ef-a8ca-075099a0d9c7>

Si les décrets d'expérimentation se généralisaient à l'ensemble des segments autoroutiers à péages du territoire, **il s'agirait de démonter près de 220 barrières de péages.** Cela représenterait une désorganisation majeure des services douaniers et une fragilisation conséquente de la lutte contre les trafics.

Un acte 2 de la privatisation des autoroutes

Après le scandale de la vente à la découpe du réseau autoroutier public bradé à 17 milliards d'euros (pour un coût estimé de 27 milliards d'euros) en 2006, **la privatisation coûte déjà chaque année près de 4 milliards d'euros à l'État**, constitués de bénéfices au profit des actionnaires des sociétés concessionnaires. **On compte même près de 40 milliards de surprofits réalisés d'ici le terme des contrats de concession entre 2031 et 2036⁽¹²⁾.** Soit l'argent que le gouvernement prétend couper dans les services publics et les minima sociaux dans son budget 2026.

À la place d'une nationalisation par l'État que nous défendons de toute urgence avec la mise en commun des fonds constitués par le paiement des péages⁽¹³⁾, la généralisation du « flux libre » permet en réalité de signer un deuxième acte de la privatisation des autoroutes en France. Le déploiement du dispositif permettrait aux 21 sociétés concessionnaires se partageant le réseau autoroutier français de disposer chacune d'un fonctionnement propre en ce qui concerne les modalités de paiement, celui-ci n'étant pas encadré nationalement par l'État ni par la loi. **Cela se fera donc inévitablement au détriment des usagers, déjà contraints de supporter la hausse annuelle des tarifs : ils ont augmenté de près de 10 % en 3 ans !⁽¹⁴⁾**

De plus, c'est la garantie d'une nouvelle gabegie financière sans investissements de long terme : communication coûteuse aux usagers (le plus souvent imprécise) à grands frais de panneaux, de bâches et de courriers sans accompagnement humain⁽¹⁵⁾ ; rabais sur les paiements afin de pallier les défaillances du dispositif tout en continuant à augmenter le tarif des péages ou encore campagnes de communication publiques pour le

(12) <https://www.publicsenat.fr/actualites/economie/autoroutes-avec-au-moins-4-milliards-de-benefices-en-2023-la-rentabilite-des-societes-concessionnaires-de-nouveau-epinglee>

(13) https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/l17b1203_proposition-loi

(14) <https://www.quechoisir.org/actualite-peages-d-autoroute-augmentation-contenue-cette-annee-n149048/>

(15) https://www.liberation.fr/checknews/pourquoi-les-peages-en-flux-libre-deja-en-place-sur-certaines-autoroutes-sont-ils-critiques-20250104_TDAW7XUMIFECHMFENOW2DDV7BY/

dispositif au détriment par exemple de la sécurité routière ou de la prévention.

Il s'agit aussi d'une collecte sans précédent de données personnelles avec une chaîne d'acteurs privés chargés de prendre le relais des défaillances provoquées par le dispositif. En effet, si vous souhaitez pouvoir payer physiquement, il faudra se rendre en bureau de tabac pour régler via l'entreprise Nirio, développée par la Française des Jeux, elle-même privatisée en 2019. Si vous souhaitez être notifié par SMS ou sur votre adresse mail après votre trajet, vous devez créer un compte client en enregistrant vos informations personnelles et votre véhicule sur le site de la société concessionnaire concernée sur ce segment autoroutier ou via la société de télépéage si vous en disposez. Pour payer, c'est la même chose : il vous faut entrer vos informations bancaires via la société concessionnaire concernée. En définitive, à chaque passage, plutôt qu'une plateforme nationale publique, plusieurs entreprises privées ramassent la mise.

Mettre fin au désastre pendant qu'il en est encore temps

Toutes ces raisons poussent à devoir mettre fin à leur développement en France pendant qu'il en est encore temps. Plutôt que de s'inspirer des modèles ultraprivatisés de transports des États-Unis ou de l'Australie, le gouvernement pourrait par exemple regarder vers l'Espagne qui a rendu gratuites près d'un millier de kilomètres du réseau autoroutier détenu par l'État.

Avec cette présente proposition de loi, et au vu des éléments exposés ci-dessus, nous proposons d'interdire les péages à « flux libre » en abrogeant les références législatives introduites en 2019 dans la loi mobilités, contre laquelle avait voté en intégralité le groupe de la France insoumise. Les sociétés concessionnaires et l'État seront donc contraints de mettre fin aux expérimentations et aux projets en cours et de revoir leur contrat pour s'aligner sur le fonctionnement courant des autoroutes à péages.

L'article unique propose de supprimer les dispositions introduites par l'article 159 de la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui a modifié les règles relatives au paiement et au contrôle des péages pour y intégrer les autoroutes dites à « flux libre » et permettre leur développement en France. Il propose leur interdiction en France.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① I. – Le chapitre 9 du titre 1^{er} de livre 4 du code de la route est complété par un article L. 419-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 419-2. – 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 est interdite pour l’utilisation d’un ouvrage routier ouvert à la circulation publique.* »
- ③ II. – Le II de l’article L. 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
 - ④ 1° La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;
 - ⑤ 2° Au dernier alinéa, les mots : « de l’indemnité forfaitaire minorée, » sont supprimés.