



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 14203

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur les forts écarts constatés entre fiabilité, bon entretien et prestations de qualité fournies sur les tronçons autoroutiers payants et la notion même de concession autoroutière. En effet le fait que l'Etat concède à une société privée la construction et l'exploitation d'un tronçon autoroutier, doit en soi obliger la société titulaire de ce droit à servir une prestation de service irréprochable. Or les événements climatiques du début de cette année 2003 et les ratés inadmissibles constatés sur le terrain en terme de gestion de crise et de prise en charge des automobilistes, le manque d'entretien des voiries (revêtements, équipements de sécurité et signalisation) et de concurrence sur la distribution des carburants sur autoroute nous amène à nous poser bien des questions sur la « concession autoroutière à la française ». Les médias de pays qui subissent avec force les rigueurs du climat (Québec notamment) ont largement commenté avec force ironie et critiques le manque de professionnalisme et la légèreté de nos sociétés autoroutières concessionnaires, accusées d'avoir pour obsession principale de prélever des péages exorbitants mais ne fournissant qu'une prestation de service médiocre. Beaucoup de nos concitoyens ont été courroucés par cette légèreté qui est démontrée d'année en année de façon éclatante à l'occasion des intempéries hivernales. d'autant que les sociétés autoroutières n'ont pas oublié, en février dernier, d'augmenter une fois de plus et de façon très significative, les prix des péages. Face à cette situation chaotique, l'Etat doit reprendre toute sa place sur ce dossier et récupérer toutes les concessions qu'il a allouées par le passé, d'autant que l'écrasante majorité de nos partenaires européens prennent en charge la construction et l'entretien de leurs autoroutes. Elle lui demande donc de lui indiquer la position du Gouvernement au sujet de ce dossier. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

Les sociétés d'autoroutes sont dans la situation classique du concessionnaire de service public, avec en particulier les conséquences de ce statut sur les conditions d'adaptation du service aux exigences de l'intérêt général. Leurs compétences et leurs obligations sont définies par un cahier des charges de concession. Ainsi, le premier alinéa de l'article 13 du cahier des charges de la société principalement impliquée lors des intempéries des 4 et 5 janvier 2003 stipule que la « société concessionnaire sera tenue de mettre en oeuvre, sauf cas de force majeure dûment constatée, et quelles que soient les intempéries, tous les moyens habituels pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité ». Si les chutes de neige en période hivernale ne constituent pas un cas de force majeure, l'obligation qui pèse sur les sociétés concessionnaires est une obligation de moyens. Par ailleurs, les plans de gestion de trafic élaborés pour faire face aux situations de crise prévoient une coordination entre une multiplicité d'acteurs que sont les forces de l'ordre, les autorités publiques et les gestionnaires de voirie concernés. En particulier, le pouvoir de décider la fermeture de l'autoroute et le délestage du trafic sur le réseau associé relève des autorités investies du pouvoir de police, en l'occurrence des préfets, et non des sociétés concessionnaires d'autoroutes. A la suite des intempéries des 4 et 5 janvier 2003, notamment en région parisienne, le ministre de l'équipement, des

transports, du logement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, ont diligenté une mission interministérielle qui a rédigé un rapport en mai 2003 sur la prévention et le traitement des difficultés de circulation liées à ces intempéries. Ce rapport, disponible sur le site internet du ministère à l'adresse www.equipement.gouv.fr., met en évidence les dysfonctionnements effectivement rencontrés lors de cet épisode exceptionnel et formule des recommandations. C'est pourquoi, le plan neige et verglas d'Ile-de-France est en cours de révision en tenant compte de ces retours d'expérience. Les dysfonctionnements de ce début d'année ne remettent pas en cause le système de la concession comme mode de gestion, compte tenu des bons résultats obtenus en matière d'exploitation, d'entretien et de service à l'utilisateur qui, à ce jour, ne sont pas contestés. En outre, les tribunaux se montrent plus sévères sur les autoroutes concédées en cas de défaut d'entretien normal, compte tenu de l'exigence d'un haut niveau de service. S'agissant de la concurrence pour la distribution de carburant sur les aires du réseau autoroutier concédé, l'entrée sur ce marché de nouveaux distributeurs a eu un effet positif sur les prix à la pompe, puisque l'écart entre le prix moyen des carburants sur autoroutes par rapport à celui des grandes surfaces a baissé d'environ six centimes d'euro par litre. Par ailleurs, la France comme d'autres pays européens tels que l'Italie, l'Espagne et le Portugal a eu recours au système du péage et de la concession pour mobiliser rapidement les ressources nécessaires au développement d'un réseau routier moderne, sans avoir recours au budget de l'Etat et donc au contribuable. En tout état de cause, un rachat des concessions n'est pas envisageable compte tenu des montants financiers en jeu. Enfin, pour garantir l'équilibre financier des concessions et permettre aux sociétés de réaliser les investissements nécessaires, les tarifs de péages autoroutiers sont réévalués chaque année, la date de la hausse annuelle étant réglementairement fixée au 1er février. Le ministre rappelle que les péages acquittés par les usagers constituent l'essentiel des ressources dont disposent les sociétés d'autoroutes pour rembourser les emprunts contractés par le passé afin de financer la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures qui leur sont confiées. De plus en plus de pays en Europe comme dans le monde ont recours à un financement perçu sur l'utilisateur pour l'entretien et le développement de leurs infrastructures de transport, faute de moyens budgétaires suffisants.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14203

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 mars 2003, page 1980

Réponse publiée le : 22 septembre 2003, page 7292