



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 22508

Texte de la question

M. Pascal Terrasse attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet de privatisation des autoroutes du sud de la France. L'État actionnaire envisage de vendre sur le marché les 51 % du capital qu'il détient encore avant d'étendre cette mesure à d'autres sociétés concessionnaires, la société des Autoroutes du nord et de l'est de la France. Alors que ce dernier représente plus de 80 % des modes de transport, le Gouvernement, en privatisant ce secteur, risque de perdre un de ses outils majeurs d'aménagement du territoire. Créé en 1955, le choix fait de création de sociétés d'économie mixte, par les gouvernants d'alors, répond à une logique d'aménagement indispensable au développement de la France. Cela permet d'atténuer la charge très lourde, via le péage, de réaménagement du secteur autoroutier français qui est très faible par rapport aux voisins européens. Aujourd'hui, la gestion équilibrée de ce secteur n'oblige en rien la privatisation. Par ailleurs, l'État se prive d'une source de financement réservée au transport considérable. Aussi, il lui demande s'il entend revenir sur cette décision de privatisation afin de garantir l'intervention de l'État dans l'aménagement du territoire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a décidé d'ouvrir le capital des autoroutes du sud de la France à la fin de l'année 2001. La mise sur le marché a été réalisée le 28 mars 2002. L'État est resté actionnaire majoritaire. Une augmentation de capital de plus de 800 millions d'euros a permis de renforcer les fonds propres de la société dont le ratio dettes financières sur fonds propres a été ramené à 2,7. Depuis cette opération de marché, de nombreuses études ont été réalisées par les administrations pour évaluer l'opportunité de poursuivre l'évolution capitalistique du secteur autoroutier. Les trois principales problématiques touchent au risque de concentration sectorielle, à la maîtrise de la concurrence sur les marchés de travaux publics et aux aménagements des contrats de concession à mettre en oeuvre pour en assurer une bonne exécution. Au-delà de ces aspects fondamentaux, se pose la question de la valorisation du secteur ainsi que celle de sa capacité à contribuer au financement des infrastructures de transport. Le rapport d'audit de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées a effectivement mis en évidence une impasse financière cumulée de 15 milliards d'euros sur les vingt prochaines années au-delà des financements actuellement mis en place par l'État. L'évolution capitalistique du secteur autoroutier doit nécessairement intégrer cette composante, notamment au regard des dividendes qui pourront être perçus auprès des sociétés concessionnaires d'autoroutes. De fait, le Gouvernement a décidé le 18 décembre dernier de conserver les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour permettre la réalisation des projets d'infrastructures retenus lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

Données clés

Auteur : [M. Pascal Terrasse](#)

Circonscription : Ardèche (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22508

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 juillet 2003, page 5762

Réponse publiée le : 17 février 2004, page 1236