



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 37117

Texte de la question

M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le rapport réalisé par la Cour des comptes et rendu public le 24 juillet 2013 concernant les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ce rapport souligne les relations déséquilibrées et un manque de transparence entre l'État et les sociétés précitées au bénéfice de ces dernières. En effet, l'État n'est pas associé aux négociations des avenants aux contrats de concession et éprouve de fait des difficultés à exécuter les contrôles « qui lui incombent » depuis la privatisation en 2006. La Cour des comptes dénonce le système retenu pour le calcul du tarif des péages qui conduit à une augmentation se situant au-dessus de l'inflation. Au mois de mars 2013, il avait déjà exprimé son inquiétude face à l'envolée des tarifs, les considérant comme opaques. Le ministère l'avait alors informé qu'une réflexion était engagée pour rétablir le déséquilibre *via* des évolutions de fiscalité. Il lui rappelle que les sociétés d'autoroutes remplissent d'abord une mission de service public largement financée par les péages payés par les usagers et que leurs bénéfices ne cessent d'augmenter (+ 11 % sur cinq ans) malgré une fréquentation en légère baisse. Ces augmentations peuvent effectivement s'expliquer par la réalisation de travaux d'aménagement mais ne sont pas justifiées au regard de la réalité du parc autoroutier concernant l'entretien notamment. Aussi, il souhaite connaître l'avancée des réflexions du Gouvernement sur les moyens de faire respecter les dispositions contraignantes et rétablir ainsi des relations équilibrées entre l'État et les sociétés autoroutières.

Texte de la réponse

Les conclusions du rapport de la Cour des comptes relatif aux « services chargés des relations avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes entre 2009 et 2012 » rejoignent le constat du Gouvernement depuis le début du mandat présidentiel. Les contrats de concession historiques, conclus pour la plupart dans les années 1960, sont structurellement complexes. Conçus à l'origine avec des opérateurs publics, ils auraient dû être modifiés en profondeur, au moment de la privatisation pour encadrer de manière plus stricte les obligations des concessionnaires. Le rapport de la Cour pointe toutefois la qualité du suivi des obligations des sociétés par les services de l'État, notamment en matière de contrôle des infrastructures ou des hausses de tarifs. Plusieurs centaines de contrôles sont réalisés sur place chaque année, des dizaines de mises en demeure sont adressées, auxquelles les sociétés concessionnaires se soumettent rapidement. L'ensemble de ces contrôles fait l'objet d'un rapport annuel sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art, transmis au Parlement. Il faut également souligner que les avenants aux contrats ont permis des avancées importantes en faveur des usagers : l'accroissement de capacité d'autoroutes saturées, la création de nouveaux échangeurs en fonction de l'évolution des besoins, l'installation d'équipements de sécurité et notamment l'aménagement des tunnels suite à l'accident du Mont Blanc, la mise en place d'équipements pour protéger l'environnement, comme les bassins de retenue des eaux usées et les passages pour la faune, une amélioration générale de la qualité de service, en particulier sur les aires de service et de repos (propreté, entretien, services à destination des usagers...), ou encore le déploiement du télépéage sans arrêt. La

négociation de ces contrats a enfin été l'occasion de négocier l'introduction d'indicateurs de performance, associés à des pénalités, qui garantissent le maintien d'un niveau de service de qualité sur les autoroutes concédées. Le modèle de la concession permet ainsi de garantir l'accessibilité et la qualité des voiries, ainsi que de financer des aménagements majeurs, sans peser sur le contribuable et les finances publiques. Pour autant, l'État agit pour mettre en oeuvre les recommandations issues des rapports précédents de la Cour des Comptes et protéger les intérêts de l'État et des usagers : - en contrôlant de manière plus systématique les grilles tarifaires et en limitant au maximum les hausses tarifaires qui sont prévues dans les contrats de concession et les contrats de plan (1,4 Md€ d'investissements en cours de réalisation). A titre d'exemple, la hausse des tarifs 2013 a été de 2 %, en recul par rapport à 2011 et 2012 (2,3 % en moyenne) ; - en demandant aux sociétés concessionnaires de documenter finement toutes les opérations d'investissement donnant lieu à compensation tarifaire et en prévoyant une récupération de la contrepartie financière en cas de retard des travaux. Par ailleurs, l'État a augmenté de 100 M€ en 2013 la redevance d'occupation du domaine public due par les sociétés concessionnaires d'autoroute pour tenir compte de l'avantage économique croissant obtenu ces dernières années par ces sociétés (hausse de + 50 %). Le renforcement du pilotage des contrats sera poursuivi. Les recommandations de la Cour des comptes seront suivies d'effet dans le cadre des relations contractuelles, afin d'offrir un service à l'utilisateur au juste prix.

Données clés

Auteur : [M. Olivier Falorni](#)

Circonscription : Charente-Maritime (1^{re} circonscription) - Radical, républicain, démocrate et progressiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37117

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 septembre 2013](#), page 9425

Réponse publiée au JO le : [15 octobre 2013](#), page 10908