



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 39843

Texte de la question

M. Patrice Carvalho 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 de la Cour des comptes commandé par la commission des finances de l'Assemblée nationale et relatif aux relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ce rapport confirme ce qu'écrivait le parlementaire dans une question écrite de décembre 2012 (n° 14165). Durant la période 2009-2012, pour les véhicules légers, la progression des tarifs de péages s'est élevée à 2,2 % par an chez SAPN, ASF et Escota, à 1,9 % pour Cofiroute et à 1,8 % pour APRR et Area, des hausses supérieures à l'inflation, qui n'a été que de 1,6 % par an. Ainsi le chiffre d'affaires des sept sociétés concessionnaires a augmenté en moyenne de 4 % par an entre 2006 et 2011. Elles sont gagnantes sur toute la ligne sur le dos des usagers et de l'État. Le principe commande que le contrat de plan conclu avec l'État prévoit des augmentations de tarifs en rapport avec les investissements sur le réseau, ce qui signifie que les sociétés d'autoroutes détenues par des grands groupes du BTP n'ont jamais à puiser dans leurs bénéfices. Il ressort de ces dernières années que peu d'investissements lourds ont été réalisés, si ce n'est la généralisation de l'automatisation des péages et du télépéage, qui, en diminuant les coûts d'exploitation, permettent de dégager 2 milliards d'euros supplémentaires de marges par an. La Cour des comptes relève que la compensation tarifaire des investissements d'exploitation ne peut se justifier que si le rapport entre la hausse du tarif et l'utilité de ces investissements pour l'utilisateur est favorable et que ces investissements ne relèvent pas des obligations contractuelles du concessionnaire. Or il est patent que les investissements récemment entrepris sont d'abord destinés à accroître les profits des sociétés d'autoroutes avant de répondre aux besoins des usagers, qui devront payer plus cher. Le second enseignement du rapport de la Cour des comptes tient dans le constat que l'État ne négocie pas sur le même pied d'égalité que les sociétés concessionnaires. Ces dernières ne livrent que rarement et partiellement des données clés, telles que leurs profits, leur taux de marge, le coût d'exploitation et de construction du kilomètre. Elles surévaluent les investissements afin d'obtenir une hausse des tarifs de péages. Il est donc urgent de modifier le cadre juridique et les modalités de négociations afin de les rendre plus contraignants et plus transparents. C'est l'intérêt de l'utilisateur qui doit prévaloir et non ceux des actionnaires des sociétés d'autoroutes à qui l'État délègue une mission de service public. L'État doit reconquérir la maîtrise publique de notre réseau autoroutier. Il souhaite savoir ce qu'il compte entreprendre afin de mettre en oeuvre les préconisations de la Cour des comptes corroborées également par un rapport parlementaire.

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 2014, la hausse sera limitée à 1,14 %, soit 0,8 % de moins que la moyenne des dix dernières années ; - 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'effets dans le cadre des relations contractuelles, afin d'offrir un service à l'utilisateur au juste prix.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Carvalho](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39843

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 octobre 2013](#), page 10526

Réponse publiée au JO le : [10 décembre 2013](#), page 12985