



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 99382

Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le plan d'un milliard d'euros pour améliorer le réseau autoroutier qui a été validé par le Président Hollande. Ce plan sera financé de 2017 à 2020 par les collectivités locales déjà exsangues, ainsi que par les usagers. Certes, il peut être judicieux de lancer un plan de relance autoroutier, en cette période où les conditions d'emprunts sont très avantageuses, avec des taux historiquement bas. Cependant, il s'interroge sur le choix qui a été acté, de ne pas faire financer ces travaux d'envergure par les sociétés d'autoroute elles-mêmes, alors qu'elles ont vu leur niveau de profitabilité faire un bond avec un taux de rentabilité interne (TRI) de 9 % revendiqué par les actionnaires en 2015. Cette décision ne semble ni équitable, ni équilibrée. Il lui demande des précisions au vu de ce déséquilibre manifeste, qui revient à privatiser les profits mais à nationaliser les coûts.

Texte de la réponse

Sur un plan général, il convient de rappeler qu'à l'issue du rapport de la Cour des comptes de 2013 sur les autoroutes concédées et des recommandations de l'Autorité de la concurrence de septembre 2014, saisie par le Rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale, un groupe de travail constitué de parlementaires, réuni par le Premier ministre, a été mandaté pour examiner la situation des concessions et proposer des solutions aux conditions, jugées trop favorables par l'Autorité de la concurrence, dont bénéficieraient les sociétés concessionnaires. Le groupe de travail a conclu qu'il était préférable d'inciter l'État à renégocier les contrats et à ne pas retenir l'option de résiliation des concessions jugée très risquée. Il est apparu que l'évaluation de la rentabilité des concessions devait être appréciée au regard de la dette que les sociétés concessionnaires doivent rembourser. La demande de résiliation des concessions, toutefois exprimée par un groupe de députés, n'a pas été suivie, le Gouvernement estimant que le coût calculé de l'indemnité de résiliation était considérable et difficilement supportable pour les finances publiques. Les avenants aux contrats de concession ont été validés par décret en Conseil d'État du 21 août 2015 pour formaliser le plan de relance autoroutier après avoir été validés par la Commission européenne. Le Gouvernement a souhaité ainsi rééquilibrer les relations entre l'État et les concessionnaires d'autoroutes. Il a notamment été introduit dans les contrats des clauses plafond encadrant la rentabilité des sociétés concessionnaires. Les sociétés se sont par ailleurs engagées à mettre en place des mesures commerciales communes en faveur du covoiturage, des véhicules écologiques, des jeunes et des étudiants. Enfin, le Gouvernement, au travers de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économique, a mis en place de nouveaux outils de gouvernance du secteur en confiant de nouvelles missions de régulation à une autorité indépendante, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). L'autorité est chargée de donner un avis sur tout avenant aux contrats de concessions ayant un effet sur les tarifs, ainsi que de mieux contrôler la passation des marchés par les sociétés concessionnaires. Les règles sur les marchés ont par ailleurs été renforcées, avec l'abaissement du seuil de mise en concurrence. S'agissant plus particulièrement des nouvelles opérations à réaliser et des avenants aux contrats, il convient de rappeler que les concessions reposent sur un équilibre

contractuel et financier entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroute. La réalisation de toute nouvelle opération sur le réseau existant d'une concession qui n'est pas prévue dans les contrats liant les sociétés concessionnaires d'autoroute et l'État doit s'inscrire dans cet équilibre. Ainsi, lorsque les ressources nouvelles, issues des recettes de péage que peut générer le trafic induit par l'aménagement prévu, ne permettent pas de couvrir la totalité des coûts de travaux et d'exploitation générés par cet aménagement sur toute la durée de la concession, il est nécessaire de mobiliser d'autres financements. Ces autres sources de financement peuvent provenir, d'une part, d'une contribution des collectivités concernées lorsque le projet présente un intérêt manifeste de desserte locale et de développement économique des territoires, d'autre part, d'une augmentation des recettes de péage sur toute la durée de la concession, soit par un allongement de la durée de la concession, soit par une augmentation supplémentaire des tarifs des péages autoroutiers de la concession. Dans le cadre du plan de relance autoroutier conclu en 2015, il a été choisi de recourir à l'allongement de quelques années de la durée des concessions. Le nouveau plan d'investissement autoroutier annoncé par M. le Président de la République en juillet dernier a pour objectif de répondre à des attentes fortes des collectivités territoriales en matière d'aménagements visant à améliorer la desserte des territoires, et à créer de l'activité en investissant dans l'amélioration de la qualité des infrastructures. Les modalités de ce plan ont été finalisées le 26 janvier 2017. S'élevant à plus de 800 millions d'euros, il comprend 32 opérations de type échangeurs, présentant un intérêt pour la desserte locale et pour les usagers de l'autoroute, et 25 opérations de type aires de covoiturage et aménagements pour le milieu naturel. Comme l'a souhaité le Gouvernement, l'accord trouvé avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes prend en compte les hypothèses actualisées en matière de prévision de trafic et d'inflation, suivant les dernières recommandations de l'ARAFER, en complément des clauses contractuelles mises en oeuvre dans le cadre de la régulation renforcée. Les collectivités se sont fortement engagées dans ce plan, en apportant un financement de plus de 50% en moyenne pour les opérations routières d'intérêt local. Le complément de financement proviendra d'une faible augmentation des péages, limitée de 0,1 à 0,4 % par an de 2019 à 2021. Dans ce cadre, il n'est pas prévu d'adossement de sections nouvelles ni d'allongement de la durée des concessions. Après la signature des protocoles avec les sociétés concessionnaires, l'ARAFER puis le Conseil d'État seront saisis pour instruire les projets de contrat de plan et d'avenant aux contrats de concession afin de permettre l'engagement des premiers travaux dès la fin de l'année 2017. Ce plan très attendu par les territoires permet la création de près de 5 000 emplois et le soutien immédiat à l'activité dans notre pays.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Candelier](#)

Circonscription : Nord (16^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99382

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 septembre 2016](#), page 8755

Réponse publiée au JO le : [28 février 2017](#), page 1873