

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 77763	De <b>M. Alain Fauré</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Ariège )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, industrie et numérique		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > autoroutes	<b>Analyse</b> > concessions. tarifs. conséquences.
Question publiée au JO le : <b>07/04/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/06/2015</b> page : <b>4154</b> Date de changement d'attribution : <b>14/04/2015</b>		

### Texte de la question

M. Alain Fauré attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur les conclusions rendues le 10 mars par le groupe de travail de concessions autoroutières. Bien loin des préconisations de résiliation des contrats de concession liant l'État aux sociétés concessionnaires. Dans son rapport du 18 septembre 2014, l'Autorité de la concurrence pointe la rentabilité exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA), à tel point que celle-ci est « assimilable à une rente ». Toujours selon le même rapport, l'augmentation du trafic et des tarifs au péage apparaît largement injustifiée à plusieurs égards. Premièrement, le risque de baisse du trafic autoroutier, sur lequel les SCA s'appuient systématiquement pour justifier une hausse de tarif, est à relativiser, les trajets par avion ou par train ne peuvent se substituer aux autoroutes que de façon très minime. Par ailleurs, les estimations prévoient une hausse du trafic de 0,7 % par an jusqu'en 2030. S'il est vrai que les SCA dites « historiques » sont endettées à hauteur de 23,8 milliards d'euros, elles génèrent de tels volumes de *cash-flows* (flux de trésorerie) que la dette sera facilement remboursée d'ici la fin de la concession. Dans son rapport, l'Autorité recommande que les contrats de concession des SCA devraient être renégociés en contrepartie de leur prolongation afin de trouver un meilleur équilibre en faveur de l'État mais aussi, et surtout, des usagers. Pourtant il apparaît que les conclusions du groupe de travail sur les concessions autoroutières préconisent des mesures bien en-deçà de ce que recommandait l'Autorité de la concurrence. La démission du rapporteur de ce groupe de travail, Jean Paul Chanteguet, jette un doute sur la qualité et la pertinence des mesures proposées par celui-ci. L'ancien rapporteur affirme lui-même, dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre, que le délai de travail était trop court pour mener de réelles études et expertises sur la question. Dans ce contexte, il souhaiterait savoir ce que pense le ministre des conditions de travail du groupe chargé de l'étude des concessions autoroutières. Il souhaiterait également savoir pourquoi les préconisations énoncées par l'Autorité de la concurrence, autorité administrative indépendante, n'ont pas été suivies, même dans une moindre mesure.

### Texte de la réponse

Après une longue phase de discussions, le Gouvernement est parvenu à un point d'accord de rééquilibrages des relations avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le projet de loi Macron met en place de nouveaux outils de gouvernance du secteur en confiant de nouvelles missions de régulation du secteur autoroutier à une autorité indépendante, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). En outre, les contrats historiques, ceux qui ont fait l'objet de critiques, seront modifiés. Une clause de limitation des sur-profits sera introduite. Les sociétés se sont également engagées à mettre en place des mesures commerciales communes aux



trois groupes autoroutiers en faveur du covoiturage, des véhicules écologiques, des jeunes et étudiants. Ces offres commerciales seront développées dans une convention particulière et mises en place dès 2015. L'accord conforte la politique d'investissement du Gouvernement grâce à trois outils : - la mise en oeuvre au plus vite du plan de relance autoroutier, conformément aux conclusions du groupe de travail avec les parlementaires. Le protocole leur a d'ailleurs été présenté le 5 mars dernier. Ce sont ainsi plus de 3,2 milliards d'euros de travaux qui vont être lancés sans impact sur les péages ni creusement des déficits publics. Ils soutiendront l'économie du pays, répondront aux attentes fortes exprimées par le secteur des travaux publics et offriront aux usagers de nouveaux aménagements ; - la constitution d'un fonds d'investissement destiné au financement des infrastructures de transport durable, doté de 200 millions d'euros ; - la contribution des sociétés d'autoroutes au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à hauteur de 1 milliard d'euros en valeur actuelle. Cette contribution sera versée sous forme de 20 annuités de 60 millions d'euros indexés à l'inflation. Une partie des versements sera anticipée pour porter la contribution des sociétés d'autoroutes à 100 millions d'euros les trois premières années. Enfin, cet accord prévoit un gel des tarifs pour l'année 2015 des 7 sociétés historiques privées, qui représentent plus de 90 % du réseau à péage en France. L'État et les sociétés d'autoroutes sont convenus de lisser les différents sujets tarifaires, notamment la compensation de la hausse de la redevance domaniale en 2012 sur 8 ans.