



14ème législature

Question N° : 99380	De M. Patrice Carvalho (Gauche démocrate et républicaine - Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > autoroutes	Analyse > plan de relance. financement.
Question publiée au JO le : 27/09/2016 Réponse publiée au JO le : 28/02/2017 page : 1873 Date de changement d'attribution : 07/12/2016 Date de signalement : 24/01/2017		

Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de 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 la nouvelle augmentation annoncée des péages d'autoroutes. Ces derniers connaîtraient donc une hausse de 0,3 % à 0,4 % par an entre 2018 et 2020 afin de financer un plan de rénovation des infrastructures d'un montant d'1 milliard d'euros. Les concessionnaires n'auront, en conséquence, rien à déboursier, puisque ce sont les usagers et les collectivités locales qui paieront. Les travaux envisagés s'ajoutent aux 21 chantiers lancés cette année pour un montant de 3,2 milliards d'euros financé par les concessionnaires avec pour avantageuses contreparties un report de l'expiration des concessions de deux ans et demi en moyenne et des hausses de tarifs pour les automobilistes. Les péages ont déjà augmenté au 1er février 2016 de 1,2 % en moyenne, après de nombreuses hausses depuis 2006 bien supérieures à l'inflation et alors que les augmentations prévues pour 2018 dans les contrats de concessions s'échelonnent déjà entre 1,1 % et 1,4 %, ce qui les porte respectivement à 1,4 % et 1,7 % avec ce qui vient d'être annoncé. L'argument selon lequel la mise à contribution des usagers et des collectivités ferait gagner du temps, ce qui ne serait pas le cas de négociations avec les concessionnaires, est irrecevable. La rente, que constituent ces concessions, a été à plusieurs reprises démontrée par de nombreux rapports, notamment par celui de l'Autorité de la concurrence publié en 2014. Depuis la privatisation, les sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui détiennent les trois quarts du réseau français et sont contrôlés par les groupes français Vinci et Eiffage et l'espagnol Albertis, ont vu leurs chiffres d'affaires augmenter de 26 % entre 2006 et 2013. Dans le même temps, les personnels des autoroutes ont été réduits de 17 % depuis la privatisation et comptent 2 776 agents de moins, notamment grâce à la mise en place des guichets automatiques. Il est temps de mettre fin à ce scandale. Le député rappelle qu'avec les parlementaires de son groupe, il avait déposé, en 2014, une proposition de loi en faveur de la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transports. Sur 100 euros de péage versés par les usagers, entre 20 et 30 euros vont directement dans les poches des actionnaires. La nationalisation des autoroutes coûterait entre 20 et 30 milliards d'euros, mais rapporterait 40 milliards d'euros, soit la possibilité de moderniser les infrastructures dans l'intérêt des usagers et non plus au profit des géants du BTP. Il souhaite qu'il examine cette proposition.

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.