



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>37325</b>	<b>De M. Pierre Vatin ( Les Républicains - Oise )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports routiers</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)	<b>Analyse &gt; Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).</b>
Question publiée au JO le : <b>16/03/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/12/2021</b> page : <b>9051</b> Date de renouvellement : <b>06/07/2021</b> Date de renouvellement : <b>12/10/2021</b>		

### Texte de la question

M. Pierre Vatin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Entre 2001 et 2005, l'État a ouvert partiellement le capital des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) au secteur privé. Un an plus tard, le gouvernement de M. Dominique de Villepin a procédé à la cession complète des parts détenues par l'État dans ces sociétés. Nonobstant un bénéfice financier à court terme pour l'État, cette privatisation s'est révélée être à l'avantage des concessions « historiques ». En 2014, un rapport de l'Autorité de la concurrence souligne, en effet, leur rentabilité exceptionnelle, qualifiée de rente. En 2015, les ministres Royal et Macron ont souhaité rééquilibrer les relations entre lesdits concessionnaires et l'État. L'accord consistait en l'insertion de clauses contractuelles d'encadrement et de rétrocession de la rentabilité (en durée ou en gel de tarif comme en 2015) ; la réalisation par les sociétés d'autoroutes de 3,27 milliards d'euros de travaux au travers d'un plan de relance autoroutier (PRA), et le versement d'un milliard d'euros par ces sociétés afin d'améliorer les infrastructures de transport. Au détriment des Français, ce protocole a été signé en échange d'un allongement de la durée des concessions de 2,5 années en moyenne ou encore d'une hausse de 9 à 11 % des prix des péages entre 2019 et 2023, imposant un surcoût de 500 millions d'euros aux usagers. Ce protocole fut même qualifié de « très favorable aux sociétés d'autoroutes » (commission d'enquête sénatoriale, rapport sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, septembre 2020). La nationalisation des SCA fait, légitimement, régulièrement débat et 78 % des Français y seraient favorables (Tilder-LCI-OpinionWay, janvier 2015). Or le rachat anticipé des concessions a été étudié à maintes reprises et écarté du fait de son coût prohibitif (entre 45 et 50 milliards d'euros). Alors que les concessions historiques arriveront à échéance entre 2031 et 2036, leur non-renouvellement serait une alternative à considérer à l'instar du travail mené par l'Espagne. L'État pourrait, parallèlement, redevenir actionnaire majoritaire de chaque concession terminée et procéder ensuite à une délégation de service public. Sachant que l'État est propriétaire du réseau autoroutier, y compris celui concédé, les ouvrages comme les péages lui reviendront de plein droit à la fin des contrats de concessions. Il pourrait ainsi, en complément, appliquer certaines préconisations des rapports cités ci-dessus : modulations tarifaires pour les véhicules légers les moins polluants ; adaptation de la tarification des péages à la congestion du trafic ou à l'évolution du pouvoir d'achat des usagers ; gel des 2 600 kilomètres d'autoroutes n'ayant pas encore été concédés au privé. Enfin, en août 2020, le décret n° 2020-1061 relatif aux conditions de classement de certaines sections de routes dans la catégorie des autoroutes laisse entrevoir la

possibilité de céder des kilomètres de routes nationales au secteur privé. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour nationaliser les SCA à la fin de leur période de concession, appliquer les préconisations des instances compétentes et expliciter l'objectif dudit décret.

### Texte de la réponse

La fin des concessions historiques entre 2031 et 2036 doit s'accompagner d'une réflexion de long terme sur le mode de gestion futur des autoroutes à l'achèvement des concessions historiques. Cette réflexion, qui reste à conduire, doit intégrer de multiples préoccupations. La première est la prise en compte des attentes des territoires et de nos concitoyens, notamment les plus fragiles pour lesquels l'usage du véhicule particulier pour les trajets domicile – travail n'a pas d'alternative. La seconde concerne les enjeux d'évolutions du réseau, dans un contexte où, si le linéaire autoroutier n'a plus vocation à évoluer significativement, de nombreux enjeux et nouvelles exigences apparaissent : l'intégration environnementale des infrastructures et la préservation de la biodiversité, la décarbonation du mode routier, l'accompagnement des nouvelles mobilités (covoiturage, pôle d'échange multimodaux, voies réservées) et le déploiement des nouvelles technologies (flux-libre, mobilité intelligente, ...) sont autant de défis qui permettront au réseau routier de rester le pivot des mobilités terrestres de demain, aux côtés du fer et de la voie d'eau, mais peuvent représenter des besoins d'investissements colossaux dans les années à venir. Par ailleurs, le décret N° 2020-1061 ne modifie en rien la capacité de l'Etat à confier des routes aux concessionnaires : il ne fait que clarifier le droit existant.