

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6207</b>	<b>De M. Gilbert Collard ( Non inscrit - Gard )</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> >Renationalisation du réseau autoroutier français	<b>Analyse &gt; Renationalisation du réseau autoroutier français.</b>
Question publiée au JO le : <b>06/03/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>29/05/2018</b> page : <b>4588</b>		

### Texte de la question

M. Gilbert Collard attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la gestion chaotique du réseau autoroutier français durant le récent épisode neigeux. En effet, les autoroutes du sud de la France ont compté de très nombreux « naufragés de la route » ; alors que les météorologues prévoient des chutes abondantes depuis plusieurs jours et à une heure près. Dans ces conditions, il est inadmissible que les voies n'aient pas été salées et déneigées plus tôt ; et qu'on ait laissé des poids lourds entrer sur le réseau ou sortir des aires de stationnement. En effet, les services de l'État ne pouvaient plus intervenir dans des zones qui étaient déjà bouchées par les véhicules à l'arrêt. Face à un tel désastre, il convient de se poser à nouveau la question de la reprise par l'État de la gestion de ses autoroutes. En effet, ces dernières ont été mises en concession, c'est-à-dire privatisées à vil prix. Or le récent épisode neigeux prouve que les sociétés concessionnaires ont totalement négligé les usagers, prenant les automobilistes pour des vaches à lait et les abandonnant sur des autoroutes impraticables. Il serait donc temps de mettre fin aux superprofits issus de la privatisation, et de renationaliser des autoroutes qui avaient été initialement financées par les contribuables. Il serait en effet très facile pour le Gouvernement de mettre la fin à toute gestion déléguée en appliquant la théorie dite « du fait du prince ». Quitte à verser une éventuelle indemnité aux concessionnaires évincés : mais ces derniers ont réalisé des superprofits sans respecter leurs obligations de service public. Leurs fautes lourdes devraient donc exclure toute indemnité. Il souhaite savoir si le Gouvernement envisage, sur cette question précise, de procéder à une renationalisation largement souhaitée par l'opinion publique.

### Texte de la réponse

L'épisode neigeux des 28 février et 1er mars a effectivement entraîné des difficultés importantes sur le réseau des Autoroutes du Sud de la France. Soucieux de la qualité de service qui doit être apportée aux usagers, le ministre de l'intérieur et la ministre en charge des transports ont confié une mission d'inspection conjointe à l'Inspection générale de l'administration et au Conseil général de l'environnement et du développement durable portant à la fois sur cet événement qui a concerné l'ensemble des réseaux autour de l'agglomération de Montpellier et sur celui de début février en Île-de-France. Cette mission, actuellement en cours, devra établir s'il y a eu des défaillances puis formuler des recommandations destinées à améliorer le fonctionnement opérationnel de l'ensemble des acteurs impliqués dans ce type d'évènement. Des conséquences et enseignements en seront tirés et devront être mis en œuvre aux niveaux appropriés. Pour ce qui concerne ensuite la renationalisation des autoroutes, il convient tout d'abord 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, 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. Il est notamment apparu au groupe de travail, qui a rendu son rapport en février 2015, que l'évaluation de la rentabilité des concessions était un exercice délicat et que les sociétés concessionnaires ne réalisaient pas des « surprofits » exceptionnels, au regard de la dette qu'elles doivent rembourser. Le groupe de travail a également conclu qu'il était préférable d'inciter l'État à renégocier les contrats et à ne pas retenir l'option de résiliation des concessions dont le montant calculé de l'indemnité était considérable et difficilement supportable pour les finances publiques. Ainsi, le Gouvernement a préféré opter pour un renforcement de la régulation des concessions existantes dans le courant de l'année 2015 en rééquilibrant les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires, au profit des usagers de l'autoroute. En particulier, les contrats historiques ont été modifiés pour insérer deux clauses de limitation de la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes : la première contraint l'évolution des péages et prévoit même leur diminution si le chiffre d'affaires annuel du concessionnaire dépasse certains seuils, et la seconde prévoit une anticipation de la fin de la concession si le chiffre d'affaires cumulé depuis la privatisation de 2006 dépasse lui aussi un montant fixé au contrat. Des indicateurs de performance des sociétés ont également été contractualisés. En outre, les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), autorité de régulation indépendante, ont été élargies aux autoroutes par la loi « croissance et activité » d'août 2015. Elle dispose désormais d'un pouvoir de contrôle et de sanction de l'activité des concessionnaires, et veille à l'intérêt des usagers. 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.