



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7615</b>	De <b>Mme Sarah El Haïry</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Loire-Atlantique )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > Avenir des concessions de barrières de péage	<b>Analyse</b> > Avenir des concessions de barrières de péage.
Question publiée au JO le : <b>17/04/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/10/2018</b> page : <b>8901</b> Date de renouvellement : <b>28/08/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Sarah El Haïry attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir des concessions des barrières de péage. Le péage de Vieilleville est une barrière de péage située sur la commune de Carquefou, mise en service depuis 1993 et contestée depuis autant de temps. Il a pour signe distinctif d'être l'un des rares, si ce n'est l'unique, péage urbain de France. Situé sur une proportion d'autoroute et fusionné avec le périphérique nantais, chaque passage coûte 0,60 centimes d'euros et pénalise l'ensemble des habitants du nord-est de la métropole. Sous concession privée jusqu'en 2031 et exploité par Cofiroute-Vinci, une étude a été réalisée en 2004 par ce dernier, en collaboration avec le préfet de région de l'époque afin d'envisager un possible rachat par l'État. Il en résultait qu'une telle solution serait trop coûteuse en termes d'indemnisation de l'exploitant, et conseillait un abonnement à tarif préférentiel. Depuis ce jour, aucun autre élément d'étude n'a été transféré. Depuis 1955, la concession était le système privilégié par l'État pour la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes françaises. Ces concessions qui étaient de base des sociétés d'économie mixte, ont été privatisées petit à petit pour une durée de plus ou moins 25 ans. Si au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, cette délégation de construction des infrastructures autoroutière était compréhensible, l'État ne pouvant assumer seul le financement de ces infrastructures, de nos jours, elle n'a plus lieu d'être. Depuis 2007, l'inflation des prix au péage constitue une augmentation de 22 % alors que les chantiers d'aménagement du réseau autoroutier sont désormais terminés. Avec cette inflation, l'autorité de la concurrence estime que la marge nette des sociétés d'autoroute tourne autour de 20 à 24 %. L'entretien de la voirie ne justifie pas une telle augmentation, d'autant plus que, rappelons-le, les péages étaient censés être amenés à disparaître, une fois les structures construites et amorties. Elle l'interroge donc sur les possibilités de rachat des barrières de péages par l'État à la fin des contrats de concession.

### Texte de la réponse

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler qu'un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel le concédant, en l'occurrence l'État, confie à une société les missions de financer, de concevoir, de construire, d'entretenir et d'exploiter un ouvrage. Les seules ressources de cette société sont constituées par les recettes des péages et éventuellement par des contributions publiques qui s'avéreraient nécessaires pour assurer l'équilibre économique de la concession. La société concessionnaire recourt à des emprunts pour financer les travaux de construction des ouvrages et mobilise également des capitaux propres qui sont apportés par ses actionnaires. Les ressources de la société, en particulier les recettes de péages sur la durée de la concession, sont

donc utilisées non seulement pour assurer les frais d'entretien et d'exploitation qui apparaissent à la mise en service des ouvrages, mais également pour rembourser intégralement les emprunts, les capitaux propres et leur rémunération liés à la construction de l'infrastructure. De la même manière, la réalisation de tout nouvel aménagement sur le réseau en service d'une concession, dès lors qu'elle n'est pas prévue dans le contrat liant la société concessionnaire d'autoroutes et l'État, doit lui être compensée afin de maintenir l'équilibre contractuel et financier de la concession. L'augmentation du péage ne se limite donc pas à compenser l'entretien et l'exploitation de la voirie. À la fin des concessions, il peut s'avérer nécessaire de continuer à aménager le réseau autoroutier pour les besoins de l'usager, au-delà de son entretien et de son exploitation. En second lieu, pour ce qui concerne une éventuelle résiliation des contrats en vue d'anticiper la fin des concessions, il est utile de rappeler qu'un groupe de travail constitué de parlementaires avait été mandaté fin 2014 par le Premier ministre 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 à ne pas retenir l'option de résiliation des concessions, dont le montant de l'indemnité évalué à plusieurs dizaines de milliards d'euros était difficilement supportable pour les finances publiques. Cela demeure le cas aujourd'hui. Enfin, pour ce qui concerne plus particulièrement le péage de Vieilleville, il est à noter que l'agglomération nantaise bénéficie d'ores et déjà d'un système de péage dit ouvert, qui permet des échanges libres de péage au niveau du périphérique nantais et donc une meilleure fluidité du trafic urbain et périurbain. S'agissant du tarif appliqué au péage de Vieilleville sur le diffuseur situé à hauteur de la commune de Carquefou, il est très modéré puisqu'il correspond à un taux kilométrique largement en-deçà de celui observé sur le reste du réseau. Par ailleurs, les conclusions de l'étude sur la suppression du péage de Vieilleville restent d'actualité. En effet, dans la mesure où toute suppression de péage impliquerait un dédommagement d'un montant significatif de la société concessionnaire par les collectivités qui en font la demande, il s'avère plus intéressant pour les collectivités concernées de négocier avec la société Cofiroute, dans le cadre de la politique commerciale de cette dernière, une formule d'abonnement au bénéfice des seuls usagers locaux. Ces formules permettent de réduire de manière proportionnée le montant du péage acquitté par les usagers, sans faire porter le coût de l'indemnité exigible par le concessionnaire pour les contribuables.