



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 10ème législature

### Autoroutes

Question écrite n° 8793

#### Texte de la question

M. Leonce Deprez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le rapport de la Cour des comptes (18 mai 1922) relative au système des peages tel qu'il est utilisé par l'Etat pour financer le développement autoroutier. Compte tenu des observations critiques figurant dans ce rapport, il lui demande de lui préciser l'état actuel de la réflexion engagée entre les ministères compétents, afin d'examiner les modalités d'une régulation plus satisfaisante du système autoroutier permettant tout à la fois de rétablir son équilibre financier et de continuer à réaliser les équipements qui sont nécessaires à notre pays.

#### Texte de la réponse

La réforme du secteur autoroutier concède en cours de préparation à pour objectif essentiel de permettre aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) de mener à bien l'achèvement du programme national autoroutier qui se traduira, conformément aux décisions du Premier ministre, par le lancement de 140 milliards de francs d'opérations nouvelles au cours des dix prochaines années. Le système de péréquation géré par l'établissement public Autoroutes de France (ADF), qui assurait la solidarité financière des sociétés au niveau de leur trésorerie, a atteint ses limites en 1993 avec la sortie du dispositif de la Société des autoroutes du Sud de la France (ASF), société qui dégage les capacités financières les plus importantes. Afin de donner aux sociétés concessionnaires l'assise financière suffisante pour réaliser, dans le cadre de leurs concessions, le programme qui leur sera confié, et pour prendre le relais du système de péréquation défaillant, il est prévu de constituer, par filiation, trois pôles financièrement intégrés et autonomes autour des trois sociétés les plus viables, à savoir ASF, la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) et la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR). Cette restructuration ira de pair avec une responsabilisation accrue des sociétés, qui se traduira par la passation avec l'Etat de contrats de plan d'une durée de cinq ans. Ces contrats définiront des objectifs en matière d'investissements, de tarifs, de gestion, d'emploi et de formation, de service à l'utilisateur et, enfin, d'insertion dans l'environnement. Le dispositif réglementaire actuel qui régit la fixation et l'évolution des peages sera profondément modifié, au profit de mécanismes contractuels fonctionnant sur une base pluriannuelle, qui offriront ainsi aux sociétés la visibilité tarifaire nécessaire à une gestion à moyen terme. Enfin, la constitution de vastes pôles régionaux devrait permettre une meilleure exploitation du réseau maillé, notamment en facilitant la régulation des flux de trafic par le peage et la gestion des conséquences financières qui en découlent. Les nouveaux dispositifs prévus dans le cadre de la réforme du secteur autoroutier renforcent la stabilité financière des sociétés et leur responsabilisation tout en donnant à la tutelle les moyens de gérer un réseau autoroutier de plus en plus dense. À ce titre, ils sont de nature à accroître l'efficacité de l'organisation et du fonctionnement du secteur et répondent largement aux préoccupations, notamment, de la Cour des comptes.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Deprez Léonce](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8793

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 décembre 1993, page 4332

**Réponse publiée le :** 6 juin 1994, page 2893