



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 18126

Texte de la question

M. Maxime Gremetz interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'avenir du secteur autoroutier français. En 1955, lorsque l'Etat décida de créer les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et choisit de financer la construction des infrastructures autoroutières par le péage, il ambitionnait de réaliser rapidement des infrastructures indispensables au développement du pays sans faire supporter l'effort financier sur les contribuables, mais sur les usagers des autoroutes. Cinquante ans plus tard, non seulement la suppression des péages dès réalisation de l'amortissement, promise à l'origine, est oubliée du Gouvernement (JO du 2 septembre 2002, question écrite 2255 restée à ce jour sans réponse), mais aujourd'hui ce même Gouvernement entend totalement privatiser les autoroutes du Sud de la France. Il s'était déjà opposé, en 2001, à l'ouverture du capital de cette même société et lui rappelle que seuls les usagers et non l'Etat ont investi dans ces infrastructures et qu'il serait immoral que l'Etat se prive de recettes pérennes, qui permettent de financer de futures infrastructures indispensables, sans que les usagers en tirent un quelconque intérêt. Aussi, s'interrogeant sur les motivations gouvernementales autres que dogmatiques d'une telle privatisation, il souhaite avoir quelque explication sur l'opportunité à moyen et long terme d'un tel choix pour les usagers et la collectivité.

Texte de la réponse

Depuis l'ouverture du capital de la société des autoroutes du Sud de la France, décidée par le gouvernement à la fin de 2001 et réalisée en mars 2002, plusieurs études ont été réalisées par les administrations concernées pour évaluer l'opportunité de poursuivre l'évolution capitalistique du secteur autoroutier. Les trois principales problématiques touchent au risque de concentration sectorielle, à la maîtrise de la concurrence sur les marchés de travaux publics et aux aménagements des contrats de concession à mettre en oeuvre pour assurer leur bonne exécution, tant en matière d'investissements que de services aux usagers. Au-delà de ces aspects fondamentaux, se pose la question de la valorisation du secteur ainsi que celle de sa capacité à contribuer au financement des infrastructures de transport. Le rapport d'audit de l'Inspection générale des finances et du Conseil général des ponts et chaussées a effectivement mis en évidence un besoin cumulé pour l'Etat de 15 milliards d'euros sur les vingt prochaines années au-delà des financements qu'il met actuellement en place. L'évolution capitalistique du secteur autoroutier et ses conséquences en matière de dividendes provenant des sociétés concessionnaires d'autoroutes doit nécessairement intégrer cette composante. Après le riche débat qui s'est tenu au Parlement au printemps dernier, au cours duquel cette question a notamment été évoquée, le gouvernement présentera dans quelques semaines une planification multimodale de la réalisation des grandes infrastructures de transport dont le pays a besoin et les moyens qui pourront être mobilisés pour sa mise en oeuvre.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Gremetz](#)

Circonscription : Somme (1^{re} circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18126

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 12 mai 2003, page 3619

Réponse publiée le : 29 décembre 2003, page 9975