



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 20408

Texte de la question

Mme Martine Carrillon-Couvreux attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet d'ouverture du capital des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA). En 1955, lorsque l'Etat décide de créer les SEMCA et choisit de financer la construction des infrastructures autoroutières par le péage, il agit ainsi pour pouvoir réaliser rapidement des infrastructures indispensables au développement du pays sans déséquilibrer le budget national. Aujourd'hui, les conséquences d'ouverture du capital dans le secteur autoroutier sont multiples. Par cette mesure, l'Etat n'aura plus le pouvoir de maîtriser ni les tarifs de péage, ni la qualité des infrastructures, ni le niveau de sécurité, ni la qualité du service. La responsabilité environnementale et la qualité de concertation qui existent lors de la construction d'autoroutes entre les SEMCA et les élus locaux des régions traversées ne seront pas forcément garanties. Enfin, les investissements lourds pour des liaisons autoroutières économiquement moins rentables seront délaissés au détriment de l'aménagement du territoire. Alors que les liaisons économiquement moins rentables mais relevant totalement de sa responsabilité d'aménagement du territoire ne sont pas toutes réalisées, l'Etat marque ainsi sa volonté de se désengager d'un secteur non concurrentiel et hautement stratégique pour les intérêts économiques de la France. En conséquence, elle lui demande quelles seront les mesures qu'il compte prendre pour préserver l'intérêt des usagers et continuer d'assumer pleinement la mission de l'Etat en terme d'aménagement du territoire.

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 : [Mme Martine Carrillon-Couvreur](#)

Circonscription : Nièvre (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20408

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 23 juin 2003, page 4933

Réponse publiée le : 29 décembre 2003, page 9975