



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

autoroutes

Question orale n° 548

Texte de la question

M. Éric Ciotti interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les difficultés de financement de nouveaux raccordements et prolongements de concessions autoroutières pour les collectivités territoriales. En effet, la France a décidé de supprimer en 1999 le système dit de l'adossement. Le système dit de l'adossement consistait à désigner une société concessionnaire chargée de financer, de construire et d'exploiter chaque nouveau tronçon et les nouveaux emprunts contractés par la société d'autoroute étaient remboursés par les péages pris sur l'ensemble du réseau. Aujourd'hui, il n'existe plus de solutions réalistes pour financer les infrastructures nouvelles de transports. Ainsi, à titre d'exemple, à Nice, le raccordement de l'autoroute urbaine sud à l'A 8 à hauteur du pont Saint-Augustin est absolument nécessaire compte tenu du fort trafic enregistré dans le sens est-ouest qui est de 35 000 véhicules par jour. Un ouvrage à deux voies raccordé à l'autoroute A 8 au niveau du futur échangeur programmé pour 2012-2013 par la société concessionnaire permettrait assurément de dédoubler le trafic et d'améliorer la sécurité routière. Par ailleurs, ce projet est parfaitement compatible avec le Grenelle de l'environnement car il limitera les embouteillages et réduit les voies de circulation sur la promenade des Anglais. Cet exemple particulier existe dans toutes les régions de France. La réalisation d'un tel ouvrage pose des problèmes de financement. La suppression de l'adossement engendre naturellement, chez les collectivités territoriales, une forte pression à la dépense. L'adossement des petits prolongements autoroutiers dénués d'autonomie fonctionnelle semble admis par le Conseil d'État (avis du 16 septembre 1999). Concernant ce projet en particulier, il ne constitue pas un « ensemble distinct » de l'ouvrage initial et semble donc réalisable à condition que la direction des infrastructures demande une étude sur cette réalisation. Aussi, il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer, d'une part, s'il n'y a pas une réflexion à mener afin que de telles infrastructures puissent être réalisées plus facilement par les sociétés concessionnaires notamment dans le cadre du plan de relance voulu par le Gouvernement et si, d'autre part, une étude sur le projet de raccordement de l'autoroute urbaine sud à l'A 8 est envisageable.

Texte de la réponse

FINANCEMENT DU RACCORDEMENT À L'A8 DE L'AUTOROUTE URBAINE SUD DE NICE

M. le président. La parole est à M. Éric Ciotti, pour exposer sa question, n° 548, relative au financement du raccordement à l'A8 de l'autoroute urbaine sud, à Nice.

M. Éric Ciotti. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État chargé de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et concerne les difficultés de financement des nouveaux raccordements et prolongements de concessions autoroutières.

En effet, notre pays ayant décidé en 1999 de supprimer le système dit de l'adossement, il n'existe plus aujourd'hui de solutions souples permettant de financer les petites infrastructures autoroutières nouvelles, notamment les bretelles ou les raccordements, si bien que les collectivités locales sont trop souvent appelées à se substituer aux sociétés concessionnaires d'autoroutes.

À Nice, par exemple, le raccordement de la voie Pierre-Mathis à l'A8 dans le sens est-ouest à hauteur du pont

Saint-Augustin, ardemment souhaité par la municipalité niçoise et par M. Christian Estrosi, député-maire, est rendu absolument nécessaire par l'important trafic enregistré dans ce sens de circulation. Il serait donc opportun de réaliser un ouvrage à deux voies en tunnel, raccordé à l'autoroute A8 au niveau du futur échangeur de Saint-Augustin - apparemment programmé pour 2012-2013 et dont l'utilité n'est pas davantage à démontrer, puisqu'il mettrait fin à l'un des principaux points noirs routiers du département des Alpes-Maritimes. Or la réalisation de cet équipement est aujourd'hui entravée par la frilosité de la société concessionnaire, qui invoque des difficultés juridiques et de financement.

On retrouve ce type de situation dans toutes les régions de France. Pourtant, le Conseil d'État semble avoir admis l'adossement des petits prolongements autoroutiers dénués d'autonomie fonctionnelle dans un avis de 1999. La position de l'État sur le sujet paraît donc quelque peu frileuse. En outre, la réalisation de ce projet particulier, qui ne constitue pas un ensemble distinct de l'ouvrage initial, semble envisageable à condition que la direction des infrastructures commande une étude sur ce point.

Monsieur le secrétaire d'État, ne faudrait-il pas réfléchir aux moyens de faciliter la réalisation de telles infrastructures par les sociétés concessionnaires - notamment dans le cadre du plan de relance, puisque de telles mesures auraient un effet multiplicateur très important ? D'autre part, une étude sur le projet de raccordement de l'autoroute urbaine sud à l'A8 est-elle aujourd'hui envisageable ?

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. Monsieur Ciotti, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. le ministre d'État, qui accompagne le Président de la République en déplacement dans le Val-d'Oise.

La France a effectivement dû abandonner il y a une dizaine d'années le système de l'adossement, qui a permis de réaliser l'essentiel de notre réseau autoroutier en faisant financer les sections nouvelles par les péages situés sur les sections les plus anciennes, mais n'était plus conforme aux directives européennes sur le droit de la concurrence, notamment transposées en droit interne par la loi dite Sapin. Depuis cette loi, les sections nouvelles d'autoroutes concédées doivent donc faire l'objet de concessions spécifiques, dont les contrats sont attribués au terme d'une procédure de mise en concurrence adaptée.

Des discussions avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes existantes sur leur participation au plan de relance sont en cours. Elles concerneront la réalisation de travaux sur leur réseau actuel, le droit communautaire ne permettant pas de revenir au système de l'adossement. En effet, toute disposition législative contraire au droit communautaire encourrait le risque de censure et n'est donc pas envisageable.

Un amendement, récemment adopté par le Parlement, au projet de loi examiné dans le cadre du plan de relance permet de financer, au titre de l'allongement de concessions, des ouvrages visant à améliorer la liaison entre le réseau autoroutier concédé et le réseau routier non concédé.

Si le raccordement entre l'autoroute A 8 et l'autoroute urbaine sud que vous mentionnez peut en principe entrer dans ce cadre, il conviendra de veiller à son insertion environnementale. L'analyse fine du dossier permettra de confirmer ce point.

Enfin, le cofinancement de cet échangeur par la société concessionnaire et les collectivités territoriales devra être défini.

Données clés

Auteur : [M. Éric Ciotti](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 548

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 février 2009, page 911

Réponse publiée le : 4 février 2009, page 1079

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 3 février 2009