



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Evolution des concessions autoroutières

Question écrite n° 32660

Texte de la question

M. Xavier Paluszkiwicz attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières et plus précisément sur le décret n° 2020-1061 du 14 août 2020 relatif aux conditions de classement de certaines sections de routes dans la catégorie des autoroutes. Lorsque l'on observe que certaines collectivités locales ne parviennent plus à entretenir, faute de moyens financiers, les nationales à quatre voies, comme la route nationale 52 dite RN 52 qui déleste l'A31 surchargée, elles doivent continuer à être entretenues. Considérant le plan de sauvegarde des routes nationales annoncé en 2019 avec 40 % des surfaces de chaussées qui sont à renouveler, le coût nécessaire avait été estimé à un milliard d'euros à trouver sur dix ans. Ce faisant, ce décret n'accordant pas plus de pouvoir aux concessionnaires, il n'ouvrera nullement la possibilité de privatiser les nationales en les rendant payantes. Conformément au décret, il n'y aurait donc pas de péages sur la RN52 mais un possible rattrapage sur les péages classiques. Dès lors, afin de pérenniser les routes nationales sous le giron public lorsque les collectivités ne disposent plus des ressources financières à leur entretien, il le sollicite afin de connaître les alternatives possibles ainsi que des modalités pour que ces dernières restent publiques par un système d'une hausse tarifaire sur les péages ou d'une hausse des impôts locaux.

Texte de la réponse

Le décret n° 2020-1061 du 14 août 2020 a pour objet de définir les conditions d'application de l'article 161-I de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités qui a créé le 2^{ème} alinéa de l'article L. 122-1 du code de la voirie routière et le 8^{ème} alinéa de l'article L.110-2 du code de la route. Les dispositions précitées complètent la définition législative des autoroutes telle que prévue à l'article L.122-1 alinéa 1^{er} du code de la voirie routière, en précisant que « Les autoroutes peuvent comporter des sections à gabarit routier, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, tenant compte notamment de contraintes topographiques. ». Avant l'introduction de ces dispositions, il n'existait pas de définition juridique des sections à « gabarit routier », mais l'exposé des motifs de l'amendement parlementaire à l'origine de la disposition concernée en illustre les contours. Il fait en effet référence, en zone de montagne, à l'aménagement « d'autoroutes à gabarit routier », en « 2x1 voie limitée à 80 km/h, 3^{ème} voie dans les montées ». La disposition confère donc une valeur législative à la possibilité de classer dans la catégorie des autoroutes de telles sections. Le 1^{er} alinéa de l'article L.122-1 du code de la voirie routière conservant toute sa portée, ces sections d'autoroutes particulières devront cependant respecter la définition existante des autoroutes, qui sont « des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique ». Le décret n° 2020-1061 est ainsi venu clarifier la consistance de telles sections routières et les conditions de leur classement dans la catégorie des autoroutes. Il repose sur la possibilité d'intégrer aux autoroutes des infrastructures ne présentant pas un profil à 2x2 voies et chaussées séparées, soit les standards classiques de réalisation des autoroutes fixées par les instructions ministérielles. Deux conditions sont néanmoins posées pour envisager une telle possibilité : des contraintes topographiques doivent rendre impossibles ou anormalement coûteux de tels aménagements ; la voirie concernée doit être située dans le prolongement direct d'une voie bénéficiant déjà du

statut autoroutier. Le décret complète ainsi l'article R. 122-1 du code de la voirie routière qui définit les procédures de classement dans la catégorie des autoroutes des différents types de routes : route nouvelle, route projetée, route nationale existante, route appartenant à une voirie autre que la voirie routière nationale. Par ailleurs, le décret vient également neutraliser, en tant que de besoin, les effets du classement s'agissant des conséquences sur la vitesse maximale autorisée, par une modification du 1° du I de l'article R. 413-2 du code de la route. Ce texte n'a en revanche aucun effet sur les conditions d'adossesments à des concessions autoroutières de sections du réseau routier national. Ces conditions demeurent encadrées par le décret 2016-86 du 01/02/2016 qui transpose les dispositions de la directive « concessions » 2014/23/UE, codifiées à l'article L. 3135-1 du code de la commande publique et par les dispositions du code de la voirie routière (articles L.122-4 et suivants).

Données clés

Auteur : [M. Xavier Paluszkievicz](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (3^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32660

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [29 septembre 2020](#), page 6626

Réponse publiée au JO le : [16 mars 2021](#), page 2414