



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Autoroutes

Question écrite n° 7809

Texte de la question

M Leon Vachet attire l'attention de M le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, sur les difficultés que rencontrent les usagers lors des nécessaires travaux d'entretien des autoroutes. En effet, de ce fait ces dernières ne remplissent plus leur mission de rapidité, car la circulation est considérablement perturbée par les travaux. En contrepartie il serait équitable d'envisager une réduction des tarifs d'utilisation pendant cette période. Il lui demande donc de bien vouloir étudier cette proposition.

Texte de la réponse

Reponse. - Il convient de souligner que, conformément à l'article 13 du cahier des charges de concession, les sociétés d'autoroutes ont le devoir de mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires afin d'assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (hors le cas de force majeure), la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité. Les sociétés concessionnaires doivent, en conséquence, prendre des mesures pour maintenir les autoroutes déjà en service en parfait état et pour adapter leur capacité à la croissance du trafic, tout en limitant le plus possible la gêne causée par les inévitables travaux correspondants ; elles doivent également faire le nécessaire pour informer les usagers de l'exécution de ces travaux. Les dispositions de la circulaire du 14 septembre 1988 (circulaire conjointe du ministère de l'équipement et du logement et du ministère des transports et de la mer) permettent de limiter la gêne résultant des travaux : grâce à une programmation judicieuse des dates des chantiers, obligatoirement en dehors des jours de fort trafic prévu et avec une concentration sur les périodes où la circulation est moindre ; ensuite, grâce à une organisation rationnelle des chantiers. Ceux-ci, en effet, ne doivent pas s'étendre sur plus de six kilomètres d'affilée et être suffisamment espacés (au moins dix kilomètres entre deux chantiers si l'un d'eux empiète sur la chaussée) et prévus de façon à éviter la saturation des voies laissées libres à la circulation. Dans la pratique, cette dernière condition conduit à maintenir généralement deux voies ouvertes dans chaque sens sur les autoroutes où le trafic est le plus important. Toutes ces mesures font l'objet d'un contrôle de l'administration, tant, a priori, au niveau des projets d'investissements qu'a posteriori, au niveau du fonctionnement de l'autoroute ; la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes est plus particulièrement chargée de cette tâche. En revanche, il est nécessaire de préciser que les sociétés concessionnaires ne sauraient garantir aux usagers des délais pour leurs trajets autoroutiers car ces mesures trouvent leurs limites lors des perturbations exceptionnelles de la circulation liées soit aux circonstances météorologiques (très fortes chutes de neige, pluies verglaçantes, brouillard généralisé), soit aux grandes « migrations » des vacances. L'application de la proposition de réduction ou d'exonération du péage en cas d'attente sur l'autoroute ou de retard se heurterait à des difficultés pratiques et surtout juridiques. Sur le plan pratique, il serait ardu d'établir la différence entre les usagers retardés par des cas de force majeure ou par leur propre fait et ceux qui pourraient l'être à cause des contraintes de circulation sur l'autoroute ; la situation est différente pour les transports ferroviaires ou aériens, tous les passagers d'un train ou d'un avion se trouvant dans le même cas. Enfin, les sociétés d'autoroutes sont juridiquement fondées à maintenir intégralement le montant du péage en raison de l'absence de relation contractuelle entre l'utilisateur d'une autoroute et la société

concessionnaire, malgré le paiement du peage. Celui-ci est réclame aux usagers pour couvrir les lourdes charges d'amortissement des emprunts contractés pour la réalisation de l'autoroute, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et non pour rémunérer une prestation commerciale de transport. En tout état de cause, l'usager reste libre de choisir entre l'itinéraire autoroutier et l'itinéraire parallèle libre de peage.

Données clés

Auteur : [M. Vachet L•on](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7809

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et logement

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 9 janvier 1989, page 108