



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

### Autoroutes : Provence-Alpes-Cote d'Azur

Question écrite n° 8636

#### Texte de la question

M Pierre Pasquini expose a M le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, les difficultés que rencontrent les usagers circulant sur l'autoroute de l'Esterel en raison de nombreux obstacles constitués par des travaux incessants. C'est ainsi que la circulation entre Antibes et Puget-sur-Argens se fait sur deux files et souvent sur une file et qu'il vient d'être décidé de retrecir a nouveau une voie pour refaire les lignes continues. En réalité, depuis la mise en service de cette autoroute, des travaux, quelquefois somptuaires, n'ont jamais cessé d'être entrepris et il est bien rare que le parcours entre Nice et Aix-en-Provence puisse s'effectuer sans obstacles. Les droits de peage, quant a eux, n'ont cessé d'augmenter alors qu'au moment de la construction de cette autoroute il était prévu que les investissements seraient amortis au bout de quelques années et que les frais de peage diminueraient. Les nombreuses entraves a la circulation devraient pourtant être compensées par une baisse du droit de peage payé pour l'autoroute. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les recettes annuelles encaissées par la Société Esterel - Côte d'Azur qui exploite cette autoroute et les mesures qu'il pourrait être amené à prendre pour améliorer les conditions de fonctionnement de cette autoroute.

#### Texte de la réponse

Reponse. - Il convient de souligner que, conformément a l'article 13 du cahier des charges de concession, les sociétés d'autoroutes ont le devoir de mettre en oeuvre 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 a la croissance du trafic, tout en limitant le plus possible la gêne causée par les inevitables 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 : d'une part, grâce a 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 ; d'autre part, grâce a une organisation rationnelle des chantiers. Ceux-ci en effet ne doivent pas s'étendre sur plus de six kilomètres d'affilée et doivent être suffisamment espacés (au moins dix kilomètres entre deux chantiers si l'un d'eux empiète sur la chaussée) et prévus de façon a éviter la saturation des voies laissées libres a la circulation ; cette dernière condition conduit, en règle générale, a maintenir deux voies ouvertes dans chaque sens sur les autoroutes où le trafic est le plus important. Toutes les mesures qui sont prises 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. Dans la pratique, afin de causer le moins de gêne possible aux usagers, la société de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur procède a des simulations des allongements de temps de parcours provoqués par les travaux afin de programmer les chantiers de la façon la plus satisfaisante, dans le temps et l'espace. Il ressort de ces études qu'en 1988, sur la section Nice-Ouest-Fréjus, les prévisions

d'allongement de temps de parcours ne dépassaient pas 5 p 100 les jours des plus gros chantiers, ce qui apparaît raisonnable. Par ailleurs, il est nécessaire de préciser que les sociétés concessionnaires ne sauraient garantir aux usagers des délais pour leurs trajets autoroutiers car ces mesures mises en oeuvre trouvent leurs limites lors des perturbations exceptionnelles de la circulation liées notamment soit aux périodes de très fort trafic, soit aux accidents. 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 ferroviaire ou aérien, 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 péage. Celui-ci est réclamé 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'utilisateur reste libre de choisir entre l'itinéraire autoroutier et l'itinéraire parallèle hors péage.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pasquini Pierre](#)

**Circonscription :** - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8636

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement et logement

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 23 janvier 1989, page 326