



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

Autoroutes : Provence-Alpes-Cote d'Azur

Question écrite n° 9337

### Texte de la question

M Pierre Pasquini appelle l'attention de M le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, sur la question écrite no 8636, très récente parue au Journal officiel, Assemblée nationale, Debats parlementaires, questions, du 23 janvier 1989, par laquelle il appelait son attention sur les nombreux travaux qui ne permettent pas une circulation normale sur l'autoroute de l'Esterel, particulièrement entre Antibes et Puget-sur-Argens. Il s'étonnait, dans cette question, que ces entraves à la circulation ne soient pas compensées par une baisse du droit de peage payé pour l'utilisation de l'autoroute. Il lui précise, pour compléter cette question, que par une lettre qu'il vient de recevoir la Société de l'autoroute Esterel - Côte d'Azur lui fait savoir que ces travaux se poursuivront jusqu'au milieu de l'année 1994. Il lui demande si les difficultés nées de ces travaux pour emprunter l'autoroute justifient que la société exploitante puisse exiger un droit de peage intégral alors qu'elle n'offre qu'une liberté partielle d'utilisation.

### 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 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 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 : d'une part, 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 ; d'autre part, grâce à 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 à éviter la saturation des voies laissées libres à la circulation ; cette dernière condition conduit, en règle générale, à 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 à 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-Frejus, 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 delais pour leurs trajets autoroutiers car ces mesures mises en oeuvre trouvent leurs limites lors des perturbations exceptionnelles de la circulation liees notamment soit aux periodes de tres fort trafic, soit aux accidents. L'application de la proposition de reduction ou d'exoneration du peage en cas d'attente sur l'autoroute ou de retard se heurterait a des difficultes pratiques et surtout juridiques. Sur le plan pratique, il serait ardu d'etablir la difference entre les usagers retardes par des cas de force majeure ou par leur propre fait et ceux qui pourraient l'etre a cause des contraintes de circulation sur l'autoroute ; la situation est differente pour les transports ferroviaire ou aerien, tous les passagers d'un train ou d'un avion se trouvant dans le meme cas. Enfin, les societes d'autoroutes sont juridiquement fondees a maintenir integralement le montant du peage en raison de l'absence de relation contractuelle entre l'usager d'une autoroute et la societe concessionnaire, malgre le paiement du peage. Celui-ci est reclame aux usagers pour couvrir les lourdes charges d'amortissement des emprunts contractes pour la realisation de l'autoroute, les depenses d'entretien et d'exploitation, et non pour remunerer une prestation commerciale de transport. En tout etat de cause, l'usager reste libre de choisir entre l'itineraire autoroutier et l'itineraire parallele hors peage.

## Données clés

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

**Circonscription :** - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9337

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement et logement

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 février 1989, page 697