

LES ACTUS

Par Pierre Orluc et Matthieu Cayrol

En France, 9 048 km d'autoroutes sont aujourd'hui confiés à des sociétés concessionnaires privées, alors que 2 603 km dépendent toujours de l'Etat.

CONCESSION AUTOROUTIÈRE LES CONTRATS BIENTÔT RÉSILIÉS ?

Ah, ces chères autoroutes... Depuis quelques mois, l'Etat s'est enfin rendu compte qu'il serait bon de mettre fin à ce que l'Autorité de la concurrence assimilait récemment à une « rente » pour les sociétés autoroutières, avec, expliquait-elle sans ambages, une rentabilité « largement déconnectée de leurs coûts, et disproportionnée par rapport au risque de leur activité » ; on ne saurait être plus clair. Vers la mi-décembre 2014, la ministre de l'Environnement indiquait qu'elle n'excluait pas une résiliation des contrats de concessions. Elle était rapidement suivie par un rapport parlementaire qui préconisait « la voie de la dénonciation par l'Etat des concessions en cours. [...] Il est urgent que le gouvernement notifie aux concessionnaires sa volonté de rupture avant le 31 décembre [2014] pour bâtir un nouveau système au cours de l'année 2015, avec, au plus tard, une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016. » Une possibilité offerte par l'article 38 des contrats de concessions autoroutières qui prévoit que « l'Etat pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter les concessions. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an. »

De plus en plus de voix s'élèvent pour réclamer à l'Etat la dénonciation des contrats de concessions autoroutières. Plusieurs associations d'usagers, dont la FFM et la FFMC, viennent de rejoindre le mouvement.

Une démarche soutenue par plusieurs associations d'usagers, dont la FFM et la FFMC, réunies au sein du club de réflexion Automobilité et avenir*, qui ont expliqué les trois grands motifs d'intérêt général qui justifient la reprise en main des contrats de concession autoroutière par l'Etat : 1) Le besoin pour l'Etat, face au retrait de l'écotaxe, de trouver du financement pour les infrastructures de transports, la reprise en main par la puissance publique de la rente serait synonyme d'un péage qui ne sert qu'au financement des infrastructures et qui pourrait permettre d'en développer de nouvelles, attendues par les usagers, sans avoir besoin d'avoir recours à une augmentation des taxes. 2) Le besoin de ne pas dissuader les usagers d'utiliser les axes autoroutiers qui sont des voies d'utilité publique apportant un réel service en termes de rapidité, de fluidité et, surtout, de sécurité : la non-maîtrise par l'Etat de la politique tarifaire autoroutière (indexation sur l'inflation) totalement prisonnière des contrats de concession et des contrats de plan signés entre l'Etat et les sociétés

concessionnaires, amène de plus en plus de citoyens à se reporter sur le réseau secondaire pourtant sept fois plus accidentogène. 3) Le besoin de réintroduire une vraie concurrence dans les marchés, pour abaisser le coût des travaux : les marchés liés aux travaux sur les axes autoroutiers font actuellement l'objet d'une concurrence contrôlée par les sociétés concessionnaires autoroutières, limitant l'accès des entreprises autres que les groupes de BTP actionnaires. L'ouverture à une vraie concurrence aurait pour conséquence une baisse importante des coûts d'aménagement qui impacteraient ainsi moins les péages ou permettraient plus de réalisations. Au moment du bouclage de ces lignes, peu avant Noël, l'Etat n'avait encore rien décidé. ●

*Fédération française des motards en colère, Fédération française de moto, Automobile club des avocats, Union nationale des automobile clubs, Organisation des TPE et PME du transport routier. Ils invitent les usagers à donner leur avis sur l'avenir des autoroutes dans un questionnaire accessible sur www.automobilite-avenir.fr