

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14165</b>	De <b>M. Patrice Carvalho</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Oise )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > autoroutes	<b>Analyse</b> > péages. tarifs.
Question publiée au JO le : <b>18/12/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/04/2013</b> page : <b>3967</b>		

### Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la hausse annoncée pour 2013 des tarifs de péages d'autoroute. Entre 2007 et 2012, ils ont augmenté de 11 % pour une inflation à 8,5 %. Encore ne s'agit-il que d'une moyenne car les disparités sont grandes selon les sociétés exploitantes. Ainsi si le prix moyen aux 100 km pour une voiture de particulier s'élève à 7,30 euros sur le réseau Paris-Rhin-Rhône (APRR), il se monte à 10,07 euros sur le réseau Esterel, Côte d'Azur (Escota). En février 2009, la Cour des comptes relevait que les hausses les plus importantes étaient intervenues sur les tronçons les plus empruntés, le critère de rentabilité maximum présidant à l'évidence aux choix arrêtés. En 2011, ces péages des 18 sociétés concessionnaires d'autoroutes ont dégagé une recette de 8,18 milliards d'euros, soit 1,02 milliards d'euros de plus qu'en 2007. Dans le même temps, les guichetiers disparaissaient du paysage remplacés par des systèmes automatiques de péages à pièces, par cartes bancaires ou par badges, ce qui réduit les coûts et permet d'augmenter la rémunération des actionnaires. La hausse des tarifs péages, qui aura été en moyenne de 2,6 % en 2012, est annoncée comme devant se situer entre 1,18 % et 2,24 % en 2013. Non seulement c'est inacceptable mais cela pose la question du cadeau consenti aux sociétés du BTP (Vinci, Eiffage) qui ont fait main basse sur nos autoroutes et en tirent aujourd'hui de juteux profits. La France dispose d'un réseau de 8 300 kilomètres d'autoroutes. L'ouverture du capital débuté en 2002, puis la privatisation en 2006 devaient profiter aux usagers, nous avait-on affirmé. Tout le contraire s'est produit. En outre, les tarifs pratiqués le sont dans l'opacité la plus totale avec l'aval de l'État. Il souhaite savoir ce qu'il compte entreprendre pour mettre fin à cette situation et envisager le retour à une maîtrise publique de notre réseau autoroutier.

### Texte de la réponse

Une concession autoroutière est un contrat de délégation de service public : par ce contrat, l'État confie à une entreprise la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute, en contrepartie d'un péage. Le contrat est de longue durée, car les investissements initiaux et complémentaires consentis par le concessionnaire sont importants et nécessitent d'être amortis sur plusieurs dizaines d'années, comme les emprunts qui servent à les financer. La fixation des tarifs de péage est prévue par le contrat de concession, qui est validé en France par décret en Conseil d'État, et qui a donc valeur de règlement. Chaque tarif proposé par une société concessionnaire en application de son contrat fait l'objet d'un contrôle minutieux et précis par les services de l'État, qui n'hésitent pas, chaque année, à refuser ou à modifier ces propositions, afin de faire respecter les termes des contrats de concession. Le niveau moyen d'augmentation se situe autour de 2 % pour l'année 2013, cette moyenne couvrant une fourchette allant de 1,71 % à 2,29 % pour les sociétés « historiques ». L'augmentation des tarifs, supérieure à l'inflation, s'explique par

la passation de contrats de plan, qui permettent aux concessionnaires de réaliser des travaux complémentaires d'aménagement du réseau (élargissements, sections de liaison, mises aux normes environnementales) en contrepartie de hausses complémentaires. L'ensemble des hausses demeure toutefois mesuré, et le ministre s'est attaché à faire converger celles-ci à un niveau proche de l'inflation. L'État a également mis fin à la pratique du foisonnement, dénoncée par la Cour des comptes en 2009. De plus, pour répondre à une autre interrogation de la Cour des comptes, qui a relayé une demande de plus grande transparence, un comité des usagers du réseau routier national a été installé fin 2009. Ce comité recueille les attentes des usagers de ce réseau, formule des propositions ainsi que des pistes d'améliorations du service qui leur est rendu et émet des recommandations sur les tarifs appliqués sur le réseau autoroutier concédé. Les augmentations tarifaires pour 2013 ont, à ce titre, fait l'objet d'une présentation en novembre 2012 au comité, et chacun a pu s'exprimer sur ce sujet. Les débats au sein de cette instance ont, en particulier mis, en valeur les contreparties des tarifs en matière de service à l'utilisateur du réseau. C'est donc bien par un contrôle approfondi du respect du contrat passé avec les concessionnaires, et par une démarche transparente en matière d'action publique, que le Gouvernement a choisi de réguler ce secteur des transports. Au-delà, le Gouvernement souhaite mettre le rééquilibrage des relations contractuelles entre l'Etat et les concessionnaires au coeur de ses priorités. En effet, l'augmentation de la rentabilité des sociétés concessionnaires traduit une rupture par rapport à l'équilibre initial envisagé au moment de la conclusion des contrats de concession et alors que les autoroutes constituent avant tout un bien public. Ainsi, le Gouvernement examine actuellement les moyens de rétablir cet équilibre via notamment des évolutions de la fiscalité applicable aux concessionnaires.