



14ème législature

Question N° : 1990	De M. François Loncle (Socialiste, républicain et citoyen - Eure)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > autoroutes	Analyse > péages. tarification.
Question publiée au JO le : 26/02/2013 Réponse publiée au JO le : 23/04/2013 page : 4567		

Texte de la question

M. François Loncle alerte 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 dérive des tarifs autoroutiers. Au 1er février dernier, les péages des autoroutes ont encore augmenté de 2,1 % en moyenne, la majoration la plus importante affectant l'autoroute reliant Paris à Deauville gérée par le groupe SAPN. Outre qu'elle est, comme d'habitude, systématiquement supérieure au taux d'inflation, cette hausse s'ajoute à un relèvement continu des tarifs, observé depuis la privatisation en 2006 de l'exploitation du réseau autoroutier français, sans que les services aux usagers soient améliorés notamment dans les cas d'intempéries. Pour les sociétés d'autoroute, le système mis en place depuis six ans se révèle particulièrement rentable, profitable et généreux, alors qu'il s'avère, pour les usagers, opaque, coûteux et injuste. Tandis que leurs charges stagnent, les compagnies autoroutières voient leurs bénéfices progresser fortement. Ainsi, les recettes des Autoroutes du Sud de la France (ASF) se sont accrues de 18 %, celles du réseau Paris-Rhin-Rhône (APRR) de 19,6 %. Au total, en six ans, les bénéfices d'ASF ont bondi de 77,8 % et ceux d'APRR de 103 %. Dans ces conditions, les automobilistes estiment justement être les victimes d'une opération d'extorsion que ne justifient, en aucune manière, les travaux de modernisation et d'entretien. Ils subissent, de plus, un traitement totalement inégalitaire puisque le trajet de 150 km entre Pau et Langon, sur l'A65, revient à 21,60 euros, alors que le parcours de 100 km entre Melun et Troyes, sur l'A5, ne coûte que 7,40 euros. Il lui demande de lui fournir des éclaircissements sur le système obscur des tarifs autoroutiers et sur le relèvement constant de ceux-ci. Il souhaite savoir s'il n'estime pas légitime de procéder à une évaluation objective de ce système et, au besoin, de le reconsidérer, dans la mesure où ce ne sont pas aux automobilistes à verser indirectement de substantiels dividendes aux actionnaires de sociétés privées, car les autoroutes peuvent être assimilées à un service public et remplissent une fonction d'aménagement du territoire.

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'État et les concessionnaires au cœur de ses priorités. En effet, l'augmentation de la profitabilité 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.