

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 22552	De <b>M. Olivier Falorni</b> ( Radical, républicain, démocrate et progressiste - Charente-Maritime )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<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>26/03/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>23/04/2013</b> page : <b>4567</b> Date de changement d'attribution : <b>02/04/2013</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Falorni attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la nouvelle hausse des tarifs des autoroutes appliquée au 1er février 2013 se situant à + 2,1 % en moyenne. Alors qu'une étude dénonce les dérives des tarifs du système autoroutier les considérant comme « opaques et injustes » passant du simple au double suivant les régions, les bénéfices d'ASF ont bondi de 77,8 % en six ans et la marge de tous les concessionnaires est de plus d'un milliard par an. Cette augmentation, jugée excessive, n'est justifiée ni par l'amélioration des services, ni par le développement des infrastructures. Les usagers s'interrogent et revendiquent plus de transparence en matière tarifaire. Des comités d'usagers ont été créés à cet effet. Aussi, il souhaite connaître le sentiment du Gouvernement sur ce sujet et son intention concernant la sollicitation des comités pour toute prise de décision.

### 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 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.