

14ème législature

Question N° : 40847	De M. Jacques Bompard (Non inscrit - Vaucluse)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > autoroutes	Analyse > Cour des comptes. rapport. recommandations.
Question publiée au JO le : 22/10/2013 Réponse publiée au JO le : 19/11/2013 page : 12164		

Texte de la question

M. Jacques Bompard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le prix des péages. Lorsque les autoroutes à péages ont été créées, les péages devaient être supprimés deux années après leur construction. Cette ponction sur le pouvoir d'achat des Français n'a jamais cessé d'augmenter. Mieux que cela, en cinq ans, ils ont augmenté de 11 % alors que l'inflation ne progressait que de 8 %. Le premier président de la Cour des comptes, socialiste, s'insurge à juste titre. Les investissements évoqués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont, selon lui, fantaisistes. Tout cela est extrêmement inquiétant. Les Français sont donc à la fois otages du mensonge de leurs gouvernants mais également d'un marché oligopolistique et opaque. Il lui demande s'il est possible d'avoir une analyse cohérente du dossier.

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. Le choix de ce mode de partenariat a permis à la France de se doter, en moins de cinquante ans, d'un réseau autoroutier dont l'excellence est reconnue. Le péage en est la contrepartie : c'est l'utilisateur seul qui paie cette excellence, contrairement au réseau non concédé, financé par le contribuable. 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 ». Le mécanisme de hausse des tarifs fait l'objet d'un rapport annuel sur l'évolution des péages, prévu à l'article L. 119-8 du code de la voirie routière, et transmis au Parlement. 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. Il faut souligner que ces aménagements permettent des avancées importantes en faveur des usagers : l'accroissement de capacité d'autoroutes saturées, la création de nouveaux échangeurs en fonction de l'évolution des besoins, l'installation d'équipements de sécurité et notamment l'aménagement des tunnels suite à l'accident du Mont-Blanc, la mise en place d'équipements pour



protéger l'environnement comme les bassins de retenue des eaux usées et les passages pour la faune, une amélioration générale de la qualité de service, en particulier sur les aires de service et de repos (propreté, entretien, services à destination des usagers...), ou encore le déploiement du télépéage sans arrêt. La négociation de ces contrats a enfin été l'occasion de négocier l'introduction d'indicateurs de performance, associés à des pénalités, qui garantissent le maintien d'un niveau de service de qualité sur les autoroutes concédées. L'ensemble des hausses demeure toutefois mesuré, et le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche s'est attaché à faire converger celles-ci à un niveau proche de l'inflation. En outre, l'État agit pour mettre en oeuvre les recommandations issues des rapports précédents de la Cour des comptes et protéger les intérêts de l'État et des usagers : - en contrôlant de manière plus systématique les grilles tarifaires et en limitant au maximum les hausses tarifaires qui sont prévues dans les contrats de concession et les contrats de plan (1,4 Md€ d'investissements en cours de réalisation). A titre d'exemple, la hausse des tarifs 2013 a été de 2 %, en recul par rapport à 2011 et 2012 (2,3 % en moyenne) ; - en demandant aux sociétés concessionnaires de documenter finement toutes les opérations d'investissement donnant lieu à compensation tarifaire et en prévoyant une récupération de la contrepartie financière en cas de retard des travaux. Par ailleurs, l'État a augmenté de 100 M€ en 2013 la redevance d'occupation du domaine public due par les sociétés concessionnaires d'autoroute pour tenir compte de l'avantage économique croissant obtenu ces dernières années par ces sociétés (hausse de + 50 %). Le renforcement du pilotage des contrats sera poursuivi. Les recommandations de la Cour des comptes seront suivies d'effet dans le cadre des relations contractuelles, afin d'offrir un service à l'utilisateur au juste prix.