



N° 3542

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 juin 2011.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à créer une commission d'enquête sur
les pratiques tarifaires des sociétés d'autoroute,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Marie-Jo ZIMMERMANN,

députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Une concession autoroutière est un contrat de délégation de service public par lequel l'État confie à une entreprise la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute, en contrepartie d'un péage. Une concession est un contrat de longue durée car les investissements initiaux et complémentaires consentis par le concessionnaire nécessitent d'être amortis sur plusieurs dizaines d'années, comme les emprunts qui servent à les financer. La fixation des tarifs des péages est prévue par le contrat de concession. Validé par décret en Conseil d'État, celui-ci a valeur de règlement.

Toutefois, ce système conduit à des dérives qui ont été critiquées par la Cour des comptes dans son rapport de 2008. La pratique de « foisonnement » notamment dénoncée a pour effet que la tarification des péages est l'objet de manipulations abusives de la part des sociétés d'autoroute. Plus précisément, l'État se borne à fixer un tarif kilométrique moyen. La logique serait donc de pratiquer soit une tarification uniforme sur l'ensemble du territoire, soit une tarification correspondant aux frais réels d'amortissement et d'entretien. Au lieu de cela, les sociétés d'autoroute réduisent les tarifs sur les sections peu fréquentées pour pouvoir les augmenter démesurément sur les sections les plus fréquentées. De la sorte, elles respectent le tarif moyen fixé par les pouvoirs publics tout en encaissant des super-profits totalement injustifiés au détriment des usagers.

Un exemple précis a notamment été évoqué dans deux questions écrites (QE n° 17054, J.O. Sénat du 10/02/2011 et QE n° 99832, J.O. A.N. du 8/02/2011). Il concerne la section d'autoroute Metz – Saint-Avold. Celui-ci devrait avoir un tarif inférieur à la moyenne pour trois raisons : 1- la section est ancienne et donc largement amortie ; 2- son coût de construction était nettement inférieur que celui d'autres sections en zone plus urbanisée ou avec un relief escarpé ; 3- le trafic y est important. Or sur cette section, le tarif pratiqué par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) est l'un des plus élevés de l'Est de la France et même plus élevé que pour la traversée des Vosges.

À plusieurs reprises, le Gouvernement s'est engagé à interdire les discriminations tarifaires sus-évoquées. Il est donc inadmissible que la tarification annoncée début 2011 par la SANEF aggrave encore la situation

avec une augmentation moyenne de 1,9 % sur l'A4 mais de 2,5 % sur la section Saint-Avold – Metz. Selon la SANEF, il s'agirait là d'une conséquence d'un arrondi. Toutefois, compte tenu de ce que les usagers concernés payent un prix anormalement élevé, la moindre des choses aurait été que l'arrondi s'effectue vers le bas, correctif qui malgré tout n'aurait résorbé qu'une petite partie de la distorsion de prix.

Face à des pratiques aussi abusives, le Gouvernement fait toutefois la sourde oreille. Il prétend que depuis plusieurs années, il veille à ce que les sociétés d'autoroute renoncent à la pratique du « foisonnement » lors des augmentations de tarif. Il n'en reste pas moins que toutes les augmentations sont calculées d'une année sur l'autre et perpétuent donc les séquelles du « foisonnement » dont les sociétés d'autoroute avaient usé et abusé par le passé. La moindre des choses serait donc, non seulement d'interdire le « foisonnement » pour l'avenir mais aussi de lisser les tarifs pour effacer les séquelles du « foisonnement » qui avait été pratiqué pendant des décennies auparavant.

Compte tenu de l'inaction des pouvoirs publics et pour remédier à cette injustice, il est donc proposé de créer une commission d'enquête parlementaire ayant pour but : d'examiner les différences de tarification qui existent entre les différentes sections d'autoroute ; de recenser les anomalies n'ayant aucune justification technique liée au coût de construction ou d'entretien ; de proposer des mesures pour effacer en trois ans, les séquelles du « foisonnement » qui avait été pratiqué antérieurement et dénoncé en 2008 par la Cour des comptes.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① En application de l'article 140 du règlement de l'Assemblée nationale, il est créé une commission d'enquête, composée de douze députés, chargée :
- ② – d'examiner les différences de tarification qui existent en France entre les différentes sections d'autoroute ;
- ③ – de recenser les anomalies n'ayant aucune justification technique liée au coût de construction ou d'entretien ;
- ④ – de proposer des mesures pour effacer en trois ans les séquelles du « foisonnement » qui avait été pratiqué antérieurement.