



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 4

Question écrite n° 464

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le fait que, sous la précédente législature, elle avait posé à son prédécesseur, une question écrite qui fut publiée au Journal officiel du 12 novembre 2001. Or, bien que le délai réglementaire de deux mois eût été écoulé, elle n'avait toujours pas obtenu de réponse à la fin de la législature. Elle lui renouvelle donc cette question qui évoquait le fait que le maintien d'un péage pour les usagers qui entrent sur l'autoroute à Saint-Avold et qui sortent à Freyming-Merlebach est à l'origine de nombreuses doléances car il s'agit d'une petite section quasiment urbaine. A titre indicatif, elle souhaiterait connaître le produit du péage en 2000 qui provient du poste de péage installé à Saint-Avold pour les usagers entrant sur l'autoroute à ce niveau et qui se dirigent en direction de Freyming-Merlebach. Elle souhaiterait également connaître les frais annuels de gestion et d'amortissement dudit poste de péage.

Texte de la réponse

Le chiffre d'affaires annuel du diffuseur de Saint-Avold est de l'ordre de 1,2 MEUR, avec une progression annuelle constatée de 4,2 %. Les coûts directs d'exploitation qui s'élèvent actuellement à 0,35 MEUR sont amenés à diminuer sensiblement compte tenu du programme d'amélioration des coûts engagé par la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) sur ce diffuseur. Enfin, il convient d'indiquer que l'organisation comptable actuelle de la SANEF ne permet pas d'isoler les frais annuels d'amortissement et les charges financières liés à l'exploitation de la gare de Saint-Avold, ce qui est préjudiciable à une juste comparaison des recettes et des dépenses. Ces informations ne sauraient à elles seules permettre de déterminer un montant de rachat dudit diffuseur, et il conviendrait de tenir compte des coûts supplémentaires induits par la mise en gratuité, comme par exemple les dépenses d'investissement et les coûts sociaux directement liés à la fermeture de la gare, l'augmentation des frais d'entretien et de grosses réparations dus à l'accroissement du trafic ou encore les investissements complémentaires d'élargissement dont la réalisation devrait être anticipée. En outre, et compte tenu de la spécificité du dispositif d'exploitation de l'autoroute A 4 aux alentours de Metz, il apparaît que l'examen du devenir de la gare de péage de Saint-Avold ne saurait être mené de manière isolée, au risque de perturber la cohérence globale du système d'exploitation de l'A 4 dans ce secteur. C'est pourquoi, comme indiqué précédemment, la SANEF a été chargée de mener une réflexion globale sur ce sujet en envisageant non seulement la mise en place de nouvelles mesures de modulations tarifaires - mesures qu'il semble préférable d'étudier avant d'envisager l'éventualité d'un rachat de péage par les collectivités - mais en étudiant également différentes hypothèses d'évolution du système d'exploitation du péage, notamment la suppression de certaines gares de péage. Cette réflexion, dont les premiers résultats seront présentés prochainement à la direction des routes, devra permettre de dégager une solution qui prenne en compte les difficultés rencontrées localement sans perdre de vue les exigences non moins importantes d'exploitation et de financement du réseau autoroutier concédé.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 464

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 15 juillet 2002, page 2633

Réponse publiée le : 10 mars 2003, page 1840