



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

### autoroutes

Question écrite n° 104580

#### Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la gratuité des autoroutes. L'article L. 122-4 du code de la voirie routière dispose que « l'usage des autoroutes est en principe gratuit » et que « toutefois, il peut être institué par décret en Conseil d'État un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure ». Contrairement au principe légal, emprunter les autoroutes n'est en général pas gratuit. Pourtant, les constructions sont amorties pour la grande majorité d'entre elles. Après la privatisation des dernières sociétés d'autoroutes en 2005, la tarification et la perception de droits de péage sont devenues des moyens de valoriser les capitaux de ces sociétés d'autoroute. Ainsi, en cinq ans, les sociétés, comme les Autoroutes du sud de la France, ont augmenté leurs tarifs de plus de 11 % à réseau constant. Le bénéfice cumulé de ces sociétés en 2009 était de 1,3 milliard d'euros. Et la Cour des comptes éprouve aussi des difficultés récurrentes à opérer des contrôles sur la réalité de l'origine des augmentations de recettes des sociétés autoroutières. Dans le même temps, les groupes font pression à la baisse sur la qualité du service, l'emploi, les salaires et les dépenses de sécurité et d'entretien, tout en exigeant des hausses de péages. En outre, l'automatisation des gares de péage se traduit par l'absence de présence humaine sur certains secteurs, ayant des conséquences notables sur la fluidité du trafic à certaines sorties. Les usagers sont contraints de payer toujours plus chers leurs déplacements, avec des montants mensuels exorbitants pour les ménages les plus modestes contraints d'effectuer des trajets quotidiens domicile-travail vers les agglomérations. En conséquence, il fait valoir l'exigence de nationaliser les sociétés d'autoroute pour assurer le principe de gratuité sur l'ensemble des sections amorties. Il souhaiterait en particulier connaître ses intentions pour que les sections proches des agglomérations deviennent prioritairement gratuites afin de ne plus faire peser sur les ménages effectuant des trajets quotidiens des charges plus justifiées par la course au profit des sociétés d'autoroutes que par l'amortissement des infrastructures ou les charges d'exploitation.

#### Texte de la réponse

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 les concessionnaires sont importants et 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, qui a valeur de règlement. Chaque tarif proposé par une société concessionnaire en application de son contrat fait l'objet d'un contrôle minutieux par les services de l'État afin de faire respecter les termes des contrats de concession. Si des modulations de tarifs existent encore, elles sont prévues par les contrats, strictement encadrées, et obéissent à des motifs d'intérêt public. Elles ne doivent générer aucune recette supplémentaire pour la société concessionnaire. Le « foisonnement » critiqué par la Cour des comptes dans son rapport de 2008, n'est d'ailleurs plus pratiqué depuis quatre ans. Pour répondre à

une demande de plus grande transparence de la part de la Cour des comptes, un comité des usagers du réseau routier national a été créé fin 2009. Ce comité recueille les attentes des usagers de ce réseau, formule des propositions ainsi que des pistes d'améliorations du service rendu et émet des recommandations sur les tarifs appliqués sur le réseau autoroutier concédé. Les augmentations tarifaires pour 2011 ont à ce titre fait l'objet en novembre 2010, puis à deux reprises en janvier 2011, d'une présentation au comité dont chaque membre a pu s'exprimer sur ce sujet. Le comité des usagers a ainsi pleinement vocation à jouer un rôle actif dans les questions touchant au réseau routier national, parmi lesquelles celle sur les tarifs tient une place importante. Les augmentations tarifaires pour 2011 ont à ce titre fait l'objet en novembre 2010 puis en janvier 2011 d'une présentation au comité dont chaque membre a pu s'exprimer sur ce sujet. Au cours de cette présentation, la question des tarifs « domicile-travail » a fait l'objet d'une explication particulière. Il ressort de cet examen que les sociétés concessionnaires cherchent de manière générale à appliquer des modulations tarifaires plus favorables à ce type de trajet, et que plusieurs d'entre elles proposent des formules d'abonnement, avec dégressivité des tarifs, aux usagers fréquents d'un parcours donné. D'un strict point de vue juridique, la gratuité de l'autoroute pour les utilisateurs effectuant un trajet « domicile travail » à proximité d'une agglomération n'est pas compatible avec le principe à valeur constitutionnelle de l'égalité des usagers devant le péage.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Chassaigne](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (5<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 104580

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 avril 2011, page 3270

**Réponse publiée le :** 10 mai 2011, page 4842