ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 35211

Texte de la question

M. Jean-Michel Villaumé interroge 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 la cherté des autoroutes françaises dénoncée dans le dernier rapport de la Cour des comptes. Ce même rapport met en exergue le manque de poids de l'État dans ce dossier suite à la privatisation des autoroutes intervenue en 2006. Les différentes négociations qui entérinent les concessions d'autoroute entre l'État et les sept sociétés, se caractérisent par un déséquilibre au bénéfice des sociétés autoroutières. Ceci se fait au détriment des usagers, qui voient leurs péages augmenter pour financer l'entretien et la modernisation des autoroutes. En conséquence, il lui demande de lui fournir des éclaircissements sur le système obscur des tarifs autoroutiers et sur le relèvement constant de ceux-ci. Il souhaite savoir s'il n'estime pas légitime de procéder à une évaluation objective de ce système et, au besoin, de le reconsidérer, dans la mesure où ce ne sont pas aux automobilistes à verser indirectement de substantiels dividendes aux actionnaires de sociétés privées, car les autoroutes peuvent être assimilées à un service public et remplissent une fonction d'aménagement du territoire.

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. Une concession est un contrat 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'usager, et l'usager 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. 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 s'est attaché à faire converger celles-ci à un niveau proche de l'inflation. Au surplus, 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 ; - en augmentant de 100 M€ la redevance d'occupation du domaine public due par les sociétés concessionnaires en 2013 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'usager au juste prix.

Données clés

Auteur : M. Jean-Michel Villaumé
Circonscription : Haute-Saône (2e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 35211
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 30 juillet 2013, page 8112
Réponse publiée au JO le : 24 septembre 2013, page 10164