



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Autoroutes : Nord-Pas-de-Calais

Question écrite n° 66378

Texte de la question

M Jean-Pierre Defontaine appelle l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur la décision surprenante qui vient d'être prise, relative à l'augmentation des tarifs de péages sur autoroutes. Il apparaît en effet que les tarifs sont relevés de 2,10 p 100 pour les autoroutes du Sud et de 4,3 p 100 pour celles du Nord et de l'Est. Il lui demande donc les raisons de ce « traitement de faveur » à l'égard de la région Nord - Pas-de-Calais, qui, assumant de difficiles reconversions économiques et se préparant à une ouverture européenne (TGV, tunnel sous la Manche, etc), n'a pas besoin de ce surcroit de charges. Il lui demande donc si c'est à bon droit que s'instaure cette discrimination inadmissible qui n'a d'égal que celle instaurée au printemps 1992 où, sous prétexte de faire changer durant le week-end, au nord de la France, les habitudes des utilisateurs de l'autoroute A 1, a été d'abord décidée une augmentation des péages assortie d'une « baisse » modulée aux heures de moindre fréquentation du dimanche après-midi. Il souhaiterait donc, comme les populations concernées, obtenir toutes précisions sur ce dossier qui ne saurait laisser indifférents les élus et les habitants du Nord - Pas-de-Calais.

Texte de la réponse

Reponse. - L'augmentation des tarifs des péages autoroutiers, mise en œuvre le 2 octobre 1992, a été définie selon les dispositions du décret n° 88-1208 du 30 décembre 1988. Celui-ci prévoit notamment la fixation de taux de hausse moyens par société concessionnaire, déterminés en fonction de l'équilibre financier de chaque société, ainsi que des coûts d'entretien, d'exploitation et d'augmentation de capacité ou de développement du réseau dont elle est concessionnaire. Il résulte de la prise en compte de ces paramètres que la hausse moyenne accordée à la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF), concessionnaire du réseau autoroutier concédé dans la région Nord - Pas-de-Calais, s'est élevée à 4,3 p 100, soit une augmentation supérieure à celle mise en œuvre sur l'ensemble du réseau (2,9 p 100). En effet, l'examen de la situation actuelle et future de la SANEF fait apparaître que cette société est très fortement endettée. Elle doit supporter des charges financières croissantes, issues du développement rapide de son réseau. La SANEF a en effet engagé et va poursuivre ces prochaines années, un programme très lourd de constructions nouvelles, dont le coût prévisionnel est proche de 8 milliards de francs (A 116 L'Isle-Adam - Boulogne-sur-Mer). De plus, elle poursuit un programme important de grosses réparations pour pallier le vieillissement de certaines autoroutes, telles A 1 et A 4. Par ailleurs, la nécessité d'envisager à terme une gestion des flux de trafic par le péage, en rendant économiquement attractives les autoroutes offrant des itinéraires alternatifs aux axes déjà saturés, conduit à modéliser selon les axes autoroutiers les hausses moyennes de tarifs ainsi définies. Cet objectif se traduit notamment par une hausse significative des péages sur les axes anciens, souvent saturés et dont les tarifs sont actuellement les plus faibles, les axes récents qui constituent le maillage du réseau ne bénéficiant que de hausses proches et, en général, inférieures à l'inflation. Le premier effet de cette politique est de faire converger autour de la moyenne nationale les tarifications appliquées sur les différentes autoroutes concédées. Or, il se trouve que le tarif perçu sur certaines autoroutes du réseau concédé à la SANEF, notamment sur l'A 1 et la partie Est de l'A 14 (Metz-Strasbourg), est sensiblement inférieur à la moyenne nationale. C'est pourquoi le relevèvement significatif des tarifs de ces axes (+ 5,4 p 100 sur l'A 1 entre Paris et Lille et + 4,2 p 100 sur l'A 4 entre Metz et Strasbourg), en application des considérations précédemment évoquées, a conduit à une hausse

moyenne de 4,3 p 100 des tarifs de la SANEF, dans la mesure ou l'augmentation des peages sur les autres axes du reseau a ete fixee a une valeur proche de l'inflation constatee depuis le 1er aout 1991, date de la precedente hausse des peages. Il apparait ainsi que les effets de la modulation par axe limitent sensiblement la signification d'une comparaison directe des hausses moyennes accordées a chacune des societes concessionnaires d'autoroutes. On notera, par exemple, que si la hausse moyenne accordée a la Societe des autoroutes du Sud de la France ne s'est elevee qu'a 2,1 p 100, compte tenu du bon equilibre financier de la societe, la modulation par axe s'est traduite par la mise en oeuvre d'une augmentation de plus de 6 p 100 des tarifs des peages de l'autoroute A 7 entre Lyon et Aix-en-Provence. Enfin, il s'avere que l'experience pilote de modulation horaire des tarifs de peage, menee depuis le printemps 1992 par la SANEF sur l'autoroute A 1 lors des retours de week-end vers Paris, ne s'est pas traduite par une augmentation prealable des tarifs. En effet, les tarifs en vigueur ont ete maintenus sur l'ensemble de la semaine, a l'exclusion de la plage horaire s'étendant de 14 h 30 a 23 h 30 le dimanche. La definition d'une periode rouge de 16 h 30 a 20 h 30, correspondant a une augmentation d'environ 25 p 100 des tarifs des peages, se trouve compensée par la delimitation de deux periodes vertes, de 14 h 30 a 16 h 30 et de 20 h 30 a 23 h 30, au cours desquelles sont pratiques des tarifs minores de l'ordre de 25 p 100. Cet amenagement horaire des peages a permis d'ecarter sensiblement le phenomene de pointe du trafic observe lors des retours de week-end, sans pour autant generer une augmentation des recettes de peage percutées par le concessionnaire.

Données clés

Auteur : [M. Defontaine Jean-Pierre](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66378

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement et transports

Ministère attributaire : équipement, logement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 18 janvier 1993, page 176