



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Autoroutes

Question écrite n° 5872

### Texte de la question

M. Serge Charles appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'augmentation des tarifs de peage des 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 des régions du Nord - Pas-de-Calais et de l'Est de la France, qui, assumant de difficiles reconversions économiques et se préparant à une ouverture européenne (TGV, tunnel sous la Manche, etc.) n'ont pas besoin de ce surcroît de charges, et à quel titre s'instaure cette discrimination inadmissible qui n'a d'égale que celle du printemps 1992 ou, sous prétexte de faire changer durant le week-end les habitudes des utilisateurs de l'autoroute A 1, a été 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

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) s'est élevée à 4,3 p. 100 en 1992, soit une hausse supérieure à celle appliquée 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 16 entre L'Isle-Adam et Boulogne-sur-Mer). De plus, elle poursuit un programme important de grosses réparations sur les autoroutes les plus anciennes 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 moduler 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, tandis que les axes récents constituant le maillage du réseau bénéficient de hausses proches - et en général inférieures - à la seule inflation. Le premier effet de cette politique est de faire converger les tarifications appliquées sur les différentes autoroutes concédées autour de la moyenne nationale. 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 4 (Metz-Strasbourg), est sensiblement inférieur à cette moyenne. C'est pourquoi le relèvement significatif des tarifs sur ces axes ( 5,4 p. 100 pour A 1 Paris-Lille et 4,2 p. 100 pour Metz-Strasbourg), en application des considérations précédemment évoquées, a conduit en 1992 à une hausse

moyenne de 4,3 p. 100 des tarifs de la SANEF, l'augmentation des peages sur les autres axes du reseau ayant ete fixee a une valeur proche de l'inflation. Les effets de cette modulation par axe limitent d'ailleurs sensiblement la signification d'une comparaison directe des hausses moyennes accordees a chacune des societes concessionnaires d'autoroutes. On notera ainsi, par exemple, que si la hausse moyenne accordee a la societe des autoroutes du Sud de la France ne s'est elevee qu'a 2,1 p. 100 en 1992, compte tenu du bon equilibre financier de cette 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. Par ailleurs il s'avere que l'experience pilote de modulation horaire des tarifs, 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. En effet, les tarifs alors en vigueur ont ete maintenus sur l'ensemble de la semaine, a l'exclusion de la plage horaire s'etendant 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 compensee 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 mineurs de l'ordre de 25 p. 100. Cet aménagement horaire des peages a permis d'ecreter sensiblement le phenomene de pointe du trafic observe lors des retours de week-end, sans pour autant generer une augmentation des recettes perçues par le concessionnaire. Il convient enfin de noter que la derniere hausse des peages accordee a la SANEF le 1er septembre 1993 (3,3 p. 100) est proche de la moyenne nationale et equivalente a celles accordees a la plupart des autres societes concessionnaires.

### Données clés

**Auteur :** [M. Charles Serge](#)

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5872

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 septembre 1993, page 3006

**Réponse publiée le :** 10 janvier 1994, page 146