



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 26396

Texte de la question

La situation géographique de l'agglomération havraise en fait une zone très enclavée, bordée au sud par l'estuaire de la Seine et à l'ouest par la Manche. A cela s'ajoutent les multiples péages autoroutiers, sans oublier qu'il n'est plus possible aujourd'hui de traverser la Seine dans la région havraise sans acquitter un péage. Ils sont évidemment autant d'obstacles à un aménagement équilibré du territoire et à son développement économique, au moment où d'autres agglomérations bénéficient de la gratuité des accès de proximité. Ils pèsent aussi sur les budgets des nombreux salariés, domiciliés de part et d'autre de ces péages et qui doivent, quotidiennement, pour rejoindre leur lieu de travail, s'acquitter des droits de passage (pont de Normandie, pont de Tancarville, Épretôt...). Le projet de directive territoriale d'aménagement renaît d'ailleurs cet état de fait et la communauté d'agglomération havraise vient d'évoquer la possibilité de faire de la suppression du péage d'Épretôt un de ses axes prioritaires. C'est une première avancée qui mérite d'être soutenue. Ne serait-il pas légitime que l'État apporte son concours à des évolutions visant à assurer l'égalité entre les citoyens et à éviter que des efforts de développement soient ainsi pénalisés ? M. Daniel Paul demande donc à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer quelles dispositions il compte prendre en ce sens. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

D'une manière générale, la suppression éventuelle des péages par l'intermédiaire d'un rachat par les collectivités locales n'est pas envisagée. En effet, le maintien des péages existants permet d'éviter une saturation prématurée des sections à vocation de transit, et cette fonction de régulation du trafic est d'autant plus déterminante que la zone concernée est urbanisée. Par ailleurs, le péage acquitté par les usagers est la contrepartie normale du financement de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage. Son produit constitue la seule ressource dont disposent les sociétés d'autoroutes pour rembourser les emprunts contractés. Toute suppression du péage impliquerait donc un dédommagement de la société concessionnaire correspondant aux pertes supportées par celle-ci, sur la durée restant à courir de la concession, et intégrant les coûts induits par la mise en gratuité de la section, liés à l'afflux de trafic, comme l'augmentation des charges d'exploitation ou, le cas échéant, le coût de l'anticipation des aménagements de capacité rendus nécessaires par un tel afflux. Enfin, le rachat par les collectivités locales des gares de péages, outre le fait qu'il conduirait à reporter la charge du péage dû par l'utilisateur sur le contribuable local, mettrait en général en jeu des montants d'une telle ampleur qu'une analyse comparative en termes de coût objectif devrait être menée afin de démontrer le caractère réellement prioritaire du choix de telles mises en gratuité, par rapport à d'autres investissements envisagés par les collectivités, notamment dans le domaine des transports collectifs et des aménagements de la voirie locale. Compte tenu de ces éléments, et au-delà de l'interrogation sur la capacité des collectivités à prendre en charge le montant du rachat, il apparaît que la suppression des péages obérerait, d'une part, la fonctionnalité du réseau autoroutier prioritairement destiné à assurer les flux de transit et fragiliserait, d'autre part, le dispositif de financement des sociétés d'autoroutes dans la mesure où la pérennité de la ressource liée aux recettes de péages serait remise en cause. Pour l'ensemble de ces raisons, il est toujours préférable, avant d'engager des

réflexions sur l'éventualité d'un rachat par les collectivités locales, d'examiner la possibilité d'améliorer les dispositifs de modulation tarifaire. Dans cet esprit la société des autoroutes Paris-Normandie, en l'absence de participations financières des collectivités territoriales intéressées, offre actuellement aux usagers empruntant l'autoroute A 29 entre Le Havre et Saint-Saëns, la possibilité de souscrire un abonnement et de bénéficier ainsi d'une réduction pouvant aller jusqu'à 25 % du coût de leur trajet.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26396

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7790

Réponse publiée le : 6 janvier 2004, page 113