



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## autoroutes

Question écrite n° 102730

### Texte de la question

M. François-Xavier Villain interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les tarifs autoroutiers. En effet, il s'avère que, sur la période 2005 à 2009, le prix moyen du kilomètre facturé à l'automobiliste est passé de 10,13 centimes à 11,30 centimes, soit une hausse de 11,5 % en quatre ans. Une telle progression est totalement déconnectée de l'inflation, légèrement supérieure à 6 % pour la même période. Malgré l'opacité des chiffres communiqués par les sociétés concessionnaires, l'augmentation de leur rentabilité est estimée à un point pour le même intervalle de temps pour atteindre 14 %. Par ailleurs, depuis 2005, les effectifs du secteur ont fondu de 10 %, notamment grâce aux départs en préretraite en partie financés par l'État, ce qui a permis, conjugué avec les hausses des tarifs, d'améliorer de près de 20 % le bénéfice des sociétés d'autoroutes sur chaque kilomètre facturé à l'automobiliste. De plus, certaines pratiques semblent discutables. En effet, on constate bien souvent des hausses de tarifs plus importantes pour des secteurs très fréquentés et pourtant largement rentabilisés. A contrario, les portions où le trafic reste faible connaissent des hausses beaucoup plus limitées. Même les dépenses environnementales d'un milliard d'euros sur trois ans imposées par l'État en 2009 dans le cadre d'un "paquet vert" en échange d'une prolongation des concessions d'un an semblent largement favorable aux sociétés d'autoroutes dans la mesure où ces dépenses leur permettent encore d'accroître leur rentabilité. Par exemple, la mise en place de portiques automatiques aux péages permet certes de réduire les embouteillages et par incidence la pollution mais surtout de réduire davantage les dépenses en personnel. Enfin, la privatisation des sociétés d'autoroutes en 2005 semble avoir été largement sous-évaluée puisque l'on constate une différence de près de 50 % entre l'estimation de la Cour des comptes (22 milliards d'euros) et le prix de vente fixée par le Gouvernement (14,8 milliards d'euros). L'ensemble de ces éléments chiffrés rend totalement injustifiée la hausse de 2,4 % en moyenne des tarifs autoroutiers entrée en vigueur au 1er février 2011. S'il est clair que les sociétés d'autoroutes n'exercent pas une activité philanthropique, il semble toutefois anormal, dans le cadre d'une concession, que leurs excellents résultats ne profitent ni aux Français par un gel des tarifs des péages autoroutiers ni à l'État par une augmentation de la redevance qui lui est due. Il lui demande les intentions de l'État pour mettre un terme à cette inflation galopante injustifiée des péages autoroutiers.

### 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 le concessionnaire 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. En premier lieu, il faut rappeler que les sociétés concessionnaires n'ont pas attendu la signature du « paquet vert autoroutier » pour mettre en place

l'automatisation des barrières de péage, mouvement lancé bien avant leur cession complète au secteur privé en 2006. Cette vague d'automatisation a effectivement conduit à la suppression de postes de receveurs de péages peu qualifiés et aux conditions de travail difficiles. Les effectifs dédiés à la maintenance et à l'exploitation ont en revanche progressé, ce qui est le gage d'une qualité de service à l'utilisateur. Le « paquet vert » a pour sa part permis de financer la mise en place, à partir de ces voies automatiques, du télépéage « sans arrêt », gage de fluidité et donc de suppression de l'attente au péage, critiquée à juste titre par les usagers. En second lieu, 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 et l'administration a mis fin à cette pratique. 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'amélioration 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. S'agissant de la valeur de la privatisation des sociétés, les avis sur sa pertinence divergent selon les méthodes d'analyse financière retenues et la Cour des comptes a d'ailleurs évoqué plusieurs valorisations possibles. Il faut enfin rappeler que près de 40 % du chiffre d'affaire des sociétés concessionnaires est reversé à l'État et aux collectivités locales sous forme de taxe, de redevance ou d'impôt.

## Données clés

**Auteur :** [M. François-Xavier Villain](#)

**Circonscription :** Nord (18<sup>e</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 102730

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 mars 2011, page 2469

**Réponse publiée le :** 19 avril 2011, page 4042