ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

autoroutes

Question écrite n° 14744

Texte de la question

M. Bernard Perrut interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les raisons qui justifient les augmentations du prix des péages sur les autoroutes, alors que pour la plupart d'entre elles les coûts des investissements sont largement amortis.

Texte de la réponse

Les hausses tarifaires accordées chaque année aux sociétés concessionnaires d'autoroute sont encadrées par les cahiers des charges annexés aux conventions de concession et, le cas échéant, par les contrats de plans quinquennaux conclus entre ces sociétés et l'Etat. Elles sont donc contractuelles et n'ont pas été modifiées par la privatisation, en 2006, des groupes ASF, APRR et SANEF. La pratique de l'adossement, mise en oeuvre avant les années 2000, a conduit à l'allongement des durées des concessions historiques pour assurer le financement de sections peu rentables dans un souci d'aménagement du territoire. L'équilibre financier des concessions est réalisé de sorte que l'amortissement de la totalité des infrastructures qui les constituent n'est achevé qu'à la fin de la concession. Par construction, le niveau des péages historiques ne peut donc baisser. Cette pratique a, par ailleurs, conduit à ce que le calcul du péage moyen s'effectue sur la totalité du réseau rendant ainsi plus indirect le lien entre le coût de construction ou d'exploitation et le montant du péage, mais sans méconnaître les principes qui fondent la redevance pour service rendu, celui-ci étant entendu comme le service apporté par l'ensemble du réseau du concessionnaire. Le lien avec le coût de construction n'en a pas pour autant disparu, comme le démontre la comparaison des tarifs kilométriques moyens applicables aux véhicules de la classe 1 (véhicules légers), selon que la société dispose d'un réseau constitué principalement d'autoroutes de plaine ou d'autoroutes de montagne. Une homogénéisation des tarifs est cependant souhaitable et le concédant poursuit l'objectif de limiter les distorsions des tarifs kilométriques entre les trajets. Cette remise en ordre sera cependant un processus long, non seulement parce que les conséquences sur les usagers seraient très sensibles si elles venaient à s'appliquer sans discernement, mais aussi parce qu'elles devront respecter l'équilibre financier des concessions. Concernant les modulations effectuées par les concessionnaires, le renforcement du contrôle des tarifs opéré par la direction générale des routes et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes au cours de l'été 2007, a permis de mettre en évidence une tendance des sociétés concessionnaires consistant à augmenter leurs recettes en optimisant la répartition des hausses tarifaires contractuelles sur leur réseau en fonction des trafics. L'action entreprise par le concédant a permis de supprimer ces pratiques lors des dernières hausses intervenues respectivement les 1er octobre, 1er décembre 2007 et 1er février 2008. Cette remise en ordre illustre la volonté de l'État concédant de veiller scrupuleusement au respect des dispositions des contrats dans l'intérêt des usagers.

Données clés

Auteur : M. Bernard Perrut
Circonscription : Rhône (9e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QE14744

Numéro de la question : 14744
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 15 janvier 2008, page 313
Réponse publiée le : 1er juillet 2008, page 5749