



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 55255

Texte de la question

M. Alain Marty attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'augmentation des tarifs autoroutiers. Cette nouvelle hausse, en moyenne de 1,14 % sur les 8 000 km de réseaux exploités par les sept sociétés concessionnaires, est très mal vécue par les usagers ; ceux-ci comprennent mal ces augmentations continues (2,2 % en 2011, 2,5 % en 2012 et 2,01 % en 2013), alors que la plupart de ces autoroutes existent depuis longtemps et que les investissements ont surtout porté sur l'automatisation des péages. Déjà en juillet 2013, la Cour des comptes avait dénoncé le manque de contrôle de l'État sur les concessionnaires d'autoroutes. Aussi il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour encadrer ces tarifs, et rappeler aux exploitants leur devoir de service public.

Texte de la réponse

Une concession autoroutière est un contrat de délégation de service public : par ce contrat, 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. Les règles d'évolution des tarifs de péage sont définies dans le contrat de concession, qui est validé en France par décret en Conseil d'État, et qui a donc valeur de règlement. Chaque tarif proposé par une société concessionnaire en application de son contrat fait l'objet d'un contrôle minutieux et précis par les services de l'État, qui n'hésitent pas, chaque année, à refuser ou à modifier ces propositions, afin de faire respecter les termes des contrats de concession. Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, les hausses annuelles des tarifs de péage qui sont intervenues le 1er février sont très fortement contenues : elles sont comprises entre 0,35 % et 1,23 % sur les grands réseaux et en moyenne de 0,80 % (hors augmentation de la TVA). Ces hausses sont parmi les plus faibles de ces dix dernières années : elles sont inférieures de 1,12 % aux hausses moyennes intervenues depuis 2003. Ceci résulte d'un dialogue plus exigeant avec les sociétés concessionnaires sur les prix et les travaux réalisés. Ces hausses de péage servent principalement à financer des investissements complémentaires sur les autoroutes concédées en service. Il ne s'agit pas de travaux de maintenance, d'entretien et de mise aux normes sur le réseau qu'il est de la responsabilité des sociétés concessionnaires de réaliser dans le cadre de leurs contrats. Il ne s'agit pas, non plus, d'automatisation des barrières de péages qui sont entièrement à la charge des concessionnaires. Il s'agit bien de travaux complémentaires d'élargissement et d'aménagement du réseau existant, voire de construction de nouvelles parties de réseaux, qui améliorent la qualité de service pour les usagers, négociés avec l'État dans le cadre de contrats de plan quinquennaux. À titre d'exemple, en 2014, seront lancés les travaux du contournement de l'agglomération de Montpellier et l'élargissement de l'A71 au nord de Vierzon. Parallèlement, les travaux d'élargissement de l'A71 au nord de Clermont-Ferrand ainsi que la nouvelle liaison autoroutière A466 dans l'agglomération lyonnaise se poursuivent. Ces travaux de grande ampleur seront complétés par la création de nombreux échangeurs répartis sur l'ensemble du réseau, ainsi que d'investissements visant à améliorer de

manière significative la qualité du service rendu à l'utilisateur. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche rappelle enfin que, suite à la publication du rapport de la Cour des comptes, le 23 juillet dernier, l'État a mis en œuvre les recommandations de la Cour, notamment : - la formalisation de la méthodologie des contrôles sur l'état du patrimoine ; - le recours plus important à des contre-expertises ; - le renforcement des indicateurs de performance, sanctionnés par des pénalités financières en cas de non respect ; - le durcissement des mécanismes de récupération financière, en cas de décalage des opérations dans le temps.

Données clés

Auteur : [M. Alain Marty](#)

Circonscription : Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55255

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 mai 2014](#), page 3672

Réponse publiée au JO le : [17 juin 2014](#), page 5046