



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 72867

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le fait que la presse locale a évoqué en janvier 2015, le coût prohibitif du péage autoroutier entre Metz et Saint-Avold. Elle confirme une réalité évidente, à savoir que ce péage est parmi les plus chers de France. Qui plus est, pour une autoroute en rase campagne et relativement ancienne, donc déjà amortie, ce péage est parmi les trois plus chers de France. Manifestement la SANEF, société concessionnaire, a mis en œuvre au détriment des Mosellans, une stratégie dite de « foisonnement » qui a d'ores et déjà été dénoncée par un rapport de la Cour des comptes. Dans la mesure où les contrats de concession se bornent à régler le tarif kilométrique moyen sur toute la longueur des autoroutes concernées, la SANEF a concentré les tarifs élevés sur les sections les plus utilisées et réduit en contrepartie, les tarifs sur les sections moins utilisées. De la sorte, elle maximise son bénéfice. Cette situation est d'autant plus intolérable que du point de vue économique, elle pénalise lourdement les échanges entre la région messine et le bassin houiller. Elle lui demande si plutôt que de multiplier les annonces contradictoires dans la presse, annonces qui restent sans suite, le ministre compétent ne devrait pas commencer par travailler sérieusement et prendre des mesures concrètes afin de faire disparaître les injustices scandaleuses qui résultent des discriminations tarifaires pratiquées par les sociétés concessionnaires.

Texte de la réponse

Sur le premier point, il convient de souligner que le système d'exploitation à péage de la section Metz-Freyming de l'autoroute A4 est un système de péage dit « ouvert » constitué d'une barrière pleine voie (BPV) située à Saint-Avold à laquelle les véhicules légers acquittent un péage de 4,40 €, indépendamment de leur origine et de leur destination. Ce péage est perçu de façon forfaitaire et rémunère le trajet effectué entre le contournement de Metz, au droit de l'échangeur A4-A31, et la bifurcation entre les autoroutes A4 et A320, au droit de l'échangeur de Freyming. Ce trajet correspond à une distance parcourue maximale sur l'autoroute A4 de 53,7 km. Ce système de péage « ouvert » engendre, certes, des coûts kilométriques différents selon que les usagers effectuent la totalité du trajet Metz-Freyming (53,7 km) ou simplement une portion de celui-ci. Néanmoins, cette situation est justifiée par le fait qu'elle répond à une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation de l'ouvrage. Ce principe a été validé à plusieurs reprises par la juridiction administrative. Il convient en outre de souligner qu'une convention actuellement en vigueur entre le Conseil général de la Moselle et la société des autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF), offre aux usagers du département la possibilité de souscrire un abonnement « domicile - travail » leur permettant de bénéficier ainsi d'une réduction pouvant aller jusqu'à 50 % du prix du péage. En tout état de cause, et de manière plus générale, le péage acquitté par les usagers est la contrepartie normale du financement de la construction et de l'exploitation des ouvrages qui ont été confiées à la société concessionnaire par l'État dans le cadre d'un contrat de concession. 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 par décret en Conseil d'État. 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, l'État a également mis fin à la pratique du foisonnement et qui a été dénoncée par la Cour des comptes en 2008, en mettant en place des mécanismes garantissant l'absence de sur-recette. Par ailleurs, bien que la société soit libre d'appliquer des tarifs différenciés sur les différentes sections de l'autoroute, cela est réalisé dans le strict respect du cahier des charges qui prévoit que « les taux kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du taux kilométrique moyen de cette catégorie. » Enfin, après une longue phase de discussions engagées avec les sociétés d'autoroutes et s'appuyant sur les conclusions du groupe de travail avec les Parlementaires mis en place par le Premier ministre à la fin de l'année 2014, un accord a été conclu entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes le 9 avril 2015. Cet accord permet de mobiliser 4,2 Md€ supplémentaires pour l'investissement dans les infrastructures de transport, dont 3,2 Md€ de travaux réalisés par les concessionnaires au titre du plan de relance autoroutier. Cet accord permet également de rééquilibrer les contrats au profit de l'État et des usagers et de remédier ainsi aux difficultés issues des conditions dans lesquelles les concessions autoroutières ont été privatisées en 2006 et dont la rentabilité élevée avait été pointée par la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72867

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 janvier 2015](#), page 305

Réponse publiée au JO le : [7 juillet 2015](#), page 5275