

40 millions d'automobilistes



Recommandations de « 40 millions d'automobilistes » sur les augmentations de tarifs autoroutiers

« L'usage des autoroutes est en principe gratuit », c'est en ces termes qu'est rédigé le 1^{er} alinéa de l'article L122-4 du code de la voirie routière qui détermine les règles applicables à la fixation du péage pour l'usage d'une autoroute que l'Etat a décidé de placer sous ce statut ; et de poursuivre : le péage est destiné à assurer la couverture totale ou partielle des dépenses liées à la construction, l'exploitation, l'entretien, l'aménagement ou l'extension de l'infrastructure, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire. Toutes ces dépenses peuvent être parfaitement identifiées et mesurées. Seule une incertitude peut exister sur la rémunération des capitaux investis, mais on peut penser que l'intention du législateur était de prévoir une juste rémunération, voisine de celle constatée dans le secteur des services publics et des gestionnaires d'infrastructures. L'association « 40 millions d'automobilistes » rappelle qu'elle est tout à fait favorable au principe du péage, mais souhaite qu'il demeure parfaitement maîtrisé et soit conforme aux prescriptions législatives.

Dans ce contexte, les augmentations de tarifs des péages autoroutiers sont définies par les contrats de concessions qui lient les sociétés concessionnaires à l'autorité concédante qu'est l'Etat. Ceux-ci prévoient en général que les augmentations annuelles seront égales à 0,7 fois le taux d'inflation constaté entre les mois d'octobre des années n-2 et n-1, l'année n étant celle de la révision des tarifs.

Un régime plus favorable est appliqué quand un contrat de plan est conclu entre l'Etat et la société concessionnaire. Au taux de base de l'augmentation annuelle qui passe de 0,7 à 0,85 fois l'inflation s'ajoute un coefficient additionnel établi en fonction des engagements pris par la société concessionnaire pour réaliser, notamment, une certaine quantité d'investissements. Ce coefficient se situe en général entre 0,5 et 1, pourcentage supplémentaire d'augmentation des tarifs applicable chaque année. Cette formule permet, en général, aux sociétés d'augmenter chaque année, surtout en période de faible inflation, leurs tarifs d'un pourcentage supérieur à celui de la hausse des prix.

Ce système a permis aux sociétés concessionnaires d'équilibrer progressivement des comptes qui étaient fortement obérés, pendant la période de construction du réseau, par les charges de construction, de financement et de sous-activité inhérente au délai nécessaire de montée en puissance du trafic sur une nouvelle infrastructure.

Depuis quelques années, le panorama autoroutier s'est transformé ; le réseau est devenu mature et la construction de nouvelles autoroutes est devenue marginale ; de plus, elles sont souvent confiées à

de nouveaux opérateurs. Par ailleurs, l'exploitation des réseaux existants a fait l'objet d'une véritable rupture technologique avec l'automatisation des péages qui a conduit à d'importants gains de productivité dans une activité qui était traditionnellement forte utilisatrice de main d'œuvre. Ces évolutions ont abouti à un relâchement progressif du lien entre tarif et prix de revient, lien fixé par la loi et confirmé par la réglementation européenne dans la Directive EUROVIGNETTE. L'analyse des comptes des deux premiers groupes autoroutiers apporte la preuve flagrante de cette dérive.

.../...

Evolution des recettes, charges d'exploitation et résultats des Groupes ASF et APRR

GROUPE ASF	2004	2005	2006	2007	2008
Recettes péages/kmp* (ct€)	7,26	7,44	7,69	7,97	8,26
Evolution annuelle		2,43%	3,29%	3,72%	3,68%
Evolution cumulée		2,43%	5,80%	9,73%	13,77%
Charges d'exploitation/kmp	4,05	4,15	4,37	4,48	4,25
Evolution annuelle		2,45%	5,19%	2,50%	-5,13%
Evolution cumulée		2,45%	7,76%	10,46%	4,79%
Résultat net/kmp	1,24	1,36	1,42	1,40	1,76
Evolution annuelle		9,87%	4,70%	-1,84%	26,14%
Evolution cumulée		9,87%	15,03%	12,91%	42,42%
* kilomètre parcouru					
GROUPE APRR	2004	2005	2006	2007	2008
Recettes péages/kmp	7,35	7,63	8,02	8,42	8,67
Evolution annuelle		3,72%	5,12%	5,02%	2,92%
Evolution cumulée		3,72%	9,03%	14,51%	17,85%
Charges d'exploitation/kmp	4,31	4,53	4,56	4,54	4,62
Evolution annuelle		4,94%	0,74%	-0,38%	1,59%
Evolution cumulée		4,94%	5,72%	5,32%	6,99%
Resultat net/kmp	0,73	0,97	1,30	1,64	1,62
Evolution annuelle		32,85%	33,39%	26,02%	-1,16%
Evolution cumulée		32,85%	77,22%	123,32%	120,72%

Source : Rapports annuels des sociétés d'autoroutes

Le décrochage entre charges d'exploitation et tarifs, représentés dans le ratio de Recette au kilomètre parcouru (kmp) apparaît chez ASF un peu plus tardivement que chez APRR où il se manifeste de façon sensible dès 2006. Sur 5 ans, c'est un écart d'environ 10% qui s'est créé entre la progression des recettes et celle des charges. Il en découle un gonflement spectaculaire des résultats d'exploitation et des résultats nets malgré une reprise de la croissance des frais financiers.

Chacun peut se féliciter de ces gains de productivité dont il est normal que le concessionnaire puisse tirer profit ; mais « 40 millions d'automobilistes » estime qu'une partie de ces gains doit légitimement revenir aux usagers qui ont financé par leur péage les investissements qui ont contribué à leur réalisation. C'est pourquoi elle demande que les prochains contrats de plan prennent en compte ces baisses relatives des coûts d'exploitation et les traduisent dans les nouvelles lois tarifaires. C'est une des conditions nécessaires pour que le péage puisse demeurer socialement acceptable.

.../...

A court terme, c'est à dire en 2010, alors que la plupart des sociétés concessionnaires n'ont pas encore signé de nouveaux contrats de plan avec l'Etat, la formule tarifaire applicable au 1^{er} février est celle fixée dans le contrat de concession, à savoir 0,7 fois l'inflation. Celle-ci ayant été négative pendant la période de référence prise en compte pour le calcul du taux d'augmentation, c'est à une stabilité des tarifs que les usagers sont en droit d'attendre. La signature à la sauvette, quelques jours avant la date de révision des tarifs, d'un contrat de plan autorisant une augmentation improbable des tarifs apparaîtra comme un camouflet lancé aux usagers.

Cette mesure est d'autant moins compréhensible que la crise économique frappe encore, et que beaucoup d'usagers, particuliers et entreprises, subissent des difficultés financières et doivent effectuer des arbitrages aboutissant à leur exclusion de l'autoroute. Les baisses de trafic des 2 dernières années en sont le témoignage. Il est donc paradoxal de favoriser la poursuite d'une telle tendance. Elle est facteur de menace pour la sécurité routière en provoquant un report de trafic autoroutier sur le réseau secondaire, réputé moins sûr en ce domaine.

Elle est enfin antiéconomique, car elle fait supporter à l'Etat et aux collectivités territoriales des charges d'entretien et de réparation de chaussées provoquées par un trafic de transit de poids-lourds normalement destiné à l'autoroute.

L'effet de surprise de ces mesures ne fera que renforcer le sentiment croissant d'incompréhension qui s'installe entre les autoroutes à péage et leurs usagers.

En conclusion, « 40 millions d'automobilistes » demande :

- que le comité des usagers du réseau routier national soit informé, préalablement à leur signature, du contenu des contrats de plan conclus entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, notamment en ce qui concerne leur politique tarifaire,
- que le comité des usagers du réseau routier national puisse formuler des recommandations sur ce contenu,
- qu'en conséquence, les augmentations de tarifs applicables au 1^{er} février 2010 soient celles résultant des règles existantes au 31 décembre 2009, à savoir l'augmentation prévue dans le contrat de plan pour les sociétés qui fonctionnent sous ce régime et la stabilité des tarifs pour celles qui ne l'étaient pas. Toutefois, si de nouveaux contrats de plan devaient être signés au cours de l'année 2010, la première augmentation de tarifs pourrait intervenir 3 mois après cette signature, laissant ainsi le temps aux usagers (professionnels et particuliers) de mieux l'appréhender.