

# Encore une hausse des tarifs des autoroutes

L'Etat a validé un relèvement du prix des péages l'an prochain. En l'espace de cinq ans, les tarifs ont progressé de 11 %, permettant aux sociétés d'autoroutes d'encaisser de juteux bénéfices.

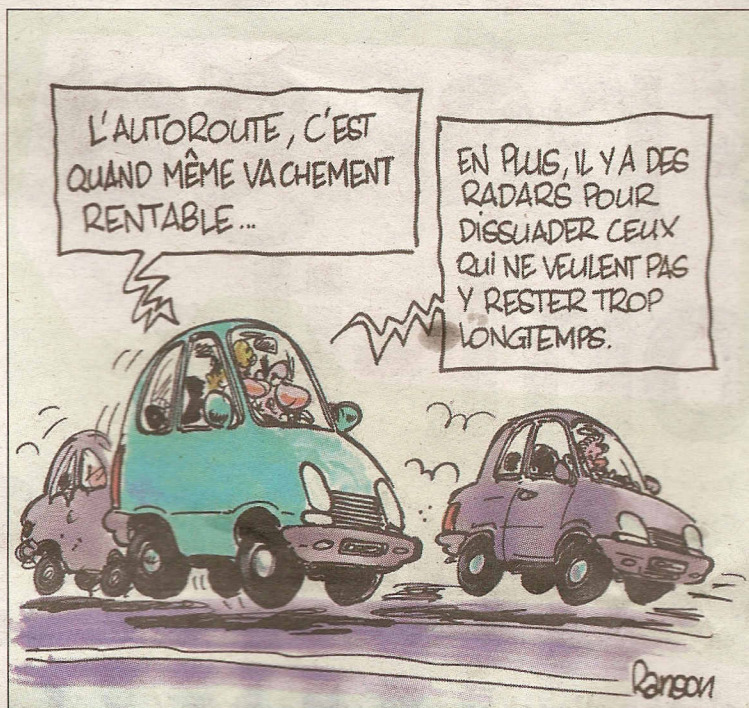
**C**haque fois que les Français partent en vacances, c'est la même rengaine : jamais les péages autoroutiers n'ont coûté aussi cher. Une vérité que les automobilistes vont encore vérifier durant les congés de Noël et plus encore lors des vacances de février. Après une hausse moyenne de 2,6 % cette année, les tarifs des autoroutes vont progresser une nouvelle fois l'an prochain. De combien ? De 1,18 % à 2,24 % selon nos informations (*lire ci-contre*).

Une mauvaise nouvelle pour les automobilistes ? Sans doute. Mais pour les sociétés d'autoroutes, ces chiffres, au contraire, sont synonymes de juteux profits. D'autant que la fréquentation de nos « chères » voies rapides n'a jamais été aussi importante. Certes, notre réseau autoroutier — plutôt de bonne qualité par rapport à celui de nos voisins — contribue grandement à diminuer le nombre de morts sur les routes (- 43 % depuis 2002). Il n'empêche, en période de crise, la pilule risque d'être dure à avaler, redoutent des associations d'usagers.

**“Le retour sur investissement est complètement délirant”**

**Ronan Dantec, sénateur (EELV)**

Ces chiffres, surtout, ne vont pas manquer de relancer une énième polémique sur les privatisations menées pendant la dernière décennie des sociétés gérant et entretenant plus de 8 000 km d'autoroutes.



L'Etat a-t-il fait un cadeau en or au secteur privé ? Sept ans après la vente des trois grandes principales entreprises du secteur (ASF, APRR et Sanef) à plusieurs grands groupes du BTP pour 15 Mds€, la question est à nouveau posée. Au vu de leur rentabilité, l'Etat a bradé son patrimoine, estime le sénateur écologiste Ronan Dantec. « On se rend compte qu'il fallait vendre deux fois plus cher ces sociétés. Le retour sur investissement des groupes qui ont racheté ces sociétés est complètement

délirant », s'insurge l'élu. « Ce raisonnement ne tient pas », réfute Hervé Mariton, député UMP de la Drôme. Pour lui, à l'époque, tout a été fait dans la transparence. Sur-tout, « l'Etat a récupéré plus d'argent que ce que laissent présager les estimations ». De l'argent qui lui a permis d'investir et de se désendetter. S'il avait conservé la mainmise sur les sociétés d'autoroutes, l'Etat aurait-il été plus doux sur les tarifs des péages ? Rien n'est moins sûr.

**OLIVIER BACCUZAT ET BORIS CASSEL**

## Nouvelle majoration en 2013

**M**auvaise nouvelle pour les automobilistes : emprunter les autoroutes coûtera encore plus cher en 2013. Selon nos informations, les prix des sociétés d'autoroutes augmenteront de 1,18 % à 2,24 % à partir du 1<sup>er</sup> février. Une fourchette de hausse fixée par le gouvernement. Pourquoi décider de relever les prix des péages alors que les sociétés d'autoroutes continuent d'engranger de juteux profits ? Tout simplement parce que les pouvoirs publics n'ont pas d'autre choix. Les tarifs sont réévalués tous les ans en fonction d'une formule mathématique basée sur l'inflation, à l'instar des tarifs du gaz ou de l'électricité. La progression est obligatoirement comprise entre 70 % et 90 % du taux d'inflation. Des chiffres auxquels il faut ajouter un petit plus en fonction des investissements à financer pour entretenir le réseau. Les hausses de prix sont donc définies tronçon par tronçon. Ce mode de calcul est déterminé par les contrats de concession, signés entre l'Etat et les groupes privés. Baisser les prix reviendrait à dévier du contrat et, donc, exposerait l'Etat à des recours juridiques.

**B.C.**



# Le prix des péages est-il justifié par rapport à la qualité du service ?



**Dominique Yafi**  
57 ans, assistante commerciale  
Albi (Tarn)

« Cela a beaucoup augmenté ces derniers temps. C'est même du racket parfois. Entre Toulon et Marseille, il y a des péages partout. Si encore les aires d'autoroute étaient propres... Mais ce n'est pas le cas. Les toilettes sont souvent sales. La qualité des prestations est cependant meilleure dans le nord du pays. Je ne comprends pas pourquoi ils ne mettent pas un système d'abonnement annuel, comme en Suisse. »



**Gérard Gras**  
58 ans, chauffeur de taxi  
Saint-Quentin (Aisne)

« En aucun cas. Le service s'est clairement détérioré depuis que les péages n'appartiennent plus à l'Etat. J'ai un budget mensuel de près de 350 €. Je ne trouve pas que les prestations se soient améliorées. Sur l'A 26 et l'A 29, une aire d'autoroute sur deux est fermée. Ça peut durer six mois. L'arrivée des sociétés privées a entraîné une perte de service. Les effectifs sont trop réduits. Ça se ressent. »



**Olivier Couillard**  
40 ans, commercial  
Bourges (Cher)

« Il est conséquent mais en rapport avec la qualité du réseau, même si cela a beaucoup augmenté. Il y a cinq ans, je payais 14 € pour Bourges-Paris. Maintenant, c'est passé à 18 €. Je dépense près de 350 € par mois. Aujourd'hui, les routes sont propres et sécurisées. Cela reste le meilleur moyen de se déplacer. Je ne prends jamais les routes départementales, même en vacances. Les pauses, ce n'est pas trop pour moi. »



**Djamila Pilet**  
38 ans, restauratrice  
Mons-en-Pévèle (Nord)

« Cela reste trop cher, mais le prix s'explique en grande partie par la qualité de nos routes, qui sont globalement bien entretenues. J'habite près de la Belgique. Là-bas, c'est gratuit, mais il faut voir l'état du réseau... Je préfère payer un peu plus mais avoir de belles routes. Maintenant, il faut que les bénéficiaires des sociétés qui possèdent les péages soient entièrement réutilisés pour l'entretien des routes, les éclairages. Et uniquement pour cela... »



**Bernard Crampon**  
57 ans, directeur commercial  
Amiens (Somme)

« Oui, si l'on fie à la qualité des routes et des dessertes. Je roule près de 50 000 km par an depuis trente ans, un peu partout en Europe. Le réseau français est l'un des plus développés. Certains des nouveaux tronçons comme Tours - Le Mans (A 28 depuis 2005) ou Amiens - Saint-Quentin (A 29) font gagner beaucoup de temps. Par contre, il y a un vrai souci par rapport aux bouchons énormes sur certains axes comme l'A 1. »

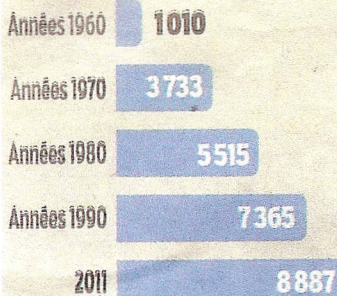


## L'ENJEU

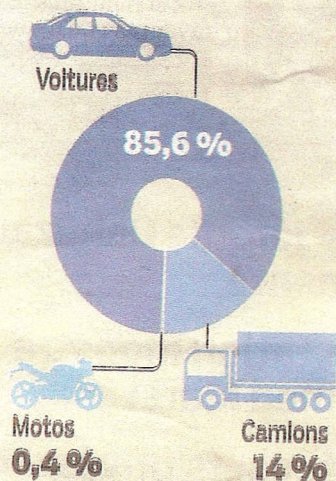
Après les prix de l'essence, qui menacent de repartir de plus belle à la fin du coup de pouce gouvernemental décidé au mois d'août, après les primes d'assurances qui, année après année, ne cessent de progresser, un nouveau coup dur va être porté au budget des automobilistes français. Dès le mois de février 2013, le prix des péages des autoroutes va encore s'alourdir. Certes, cette hausse ne représentera qu'un surcoût de quelques centimes pour un trajet d'une centaine de kilomètres. Mais elle fait suite à une progression continue ces dernières années du coût des péages. Pour autant, les conducteurs n'ont pas déserté les autoroutes, bien au contraire. Selon un rapport parlementaire, les routes payantes ont dégagé une recette de 8,18 Mds€ l'an dernier. Soit près de 1 Md€ de plus qu'en 2007. Un chiffre qui fait le bonheur des 18 sociétés concessionnaires d'autoroutes, dont deux sont publiques. Jamais en effet leurs profits n'ont été aussi importants.

## LES CLÉS

### Longueur du réseau autoroutier concédé (en km)



## Répartition du trafic



## Nombre de transactions

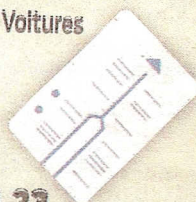
(Evolution sur 1 an)

Voitures

1,23  
milliard  
(+1,9%)

Camions

0,17  
milliard  
(+1,2%)





## LES PRINCIPALES SOCIÉTÉS EN FRANCE

Prix moyen aux 100 km pour une voiture

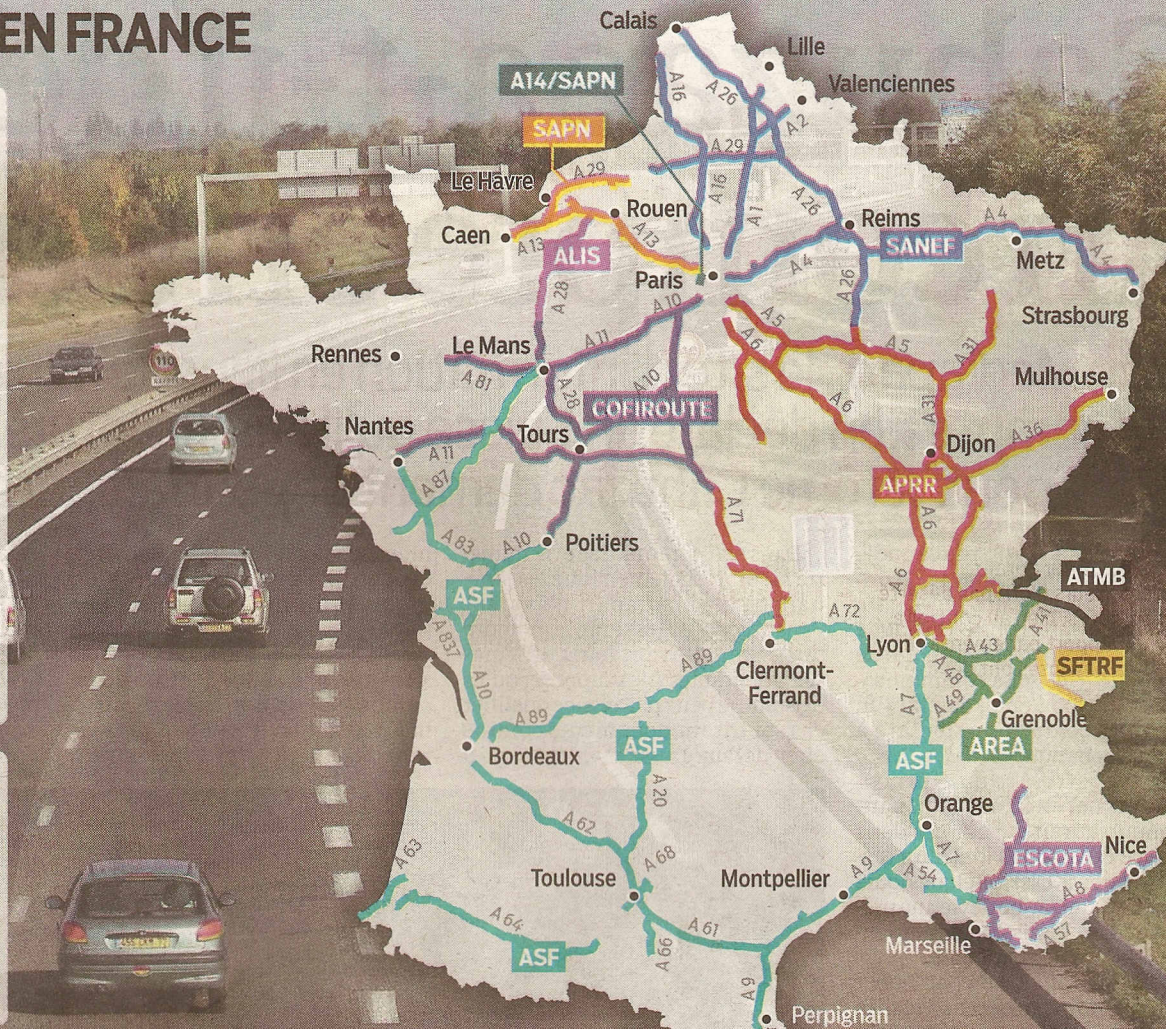
	2009	2010	2011	2012
<b>ASF<sup>(1)</sup></b>	7,65 €	7,72 €	7,90 €	<b>8,08 €</b>
<b>Escota<sup>(2)</sup></b>	9,81 €	9,90 €	10,14 €	<b>10,34 €</b>
<b>APRR<sup>(3)</sup></b>	6,92 €	6,96 €	7,11 €	<b>7,30 €</b>
<b>Area<sup>(4)</sup></b>	9,60 €	9,65 €	9,82 €	<b>10,07 €</b>
<b>Sanef<sup>(5)</sup></b>	7,18 €	7,18 €	7,35 €	<b>7,52 €</b>
<b>SAPN<sup>(6)</sup></b>	7,73 €	7,73 €	7,92 €	<b>8,16 €</b>
<b>ATMB<sup>(7)</sup></b>	10,23 €	10,27 €	10,34 €	<b>10,85 €</b>
<b>SFTRF<sup>(8)</sup></b>	11,31 €	11,38 €	11,66 €	<b>12,09 €</b>
<b>Cofiroute<sup>(9)</sup></b>	8,28 €	8,31 €	8,50 €	<b>8,72 €</b>
<b>Alis</b>	10,17 €	10,49 €	10,98 €	<b>11,53 €</b>

Source : Sénat

### Bénéfice net des sociétés d'autoroutes

2010  
1,67  
Md€

2011  
1,93  
Md€



(LP/Arnaud Journois)

(LP/Infographie)

(1) Autoroutes du Sud de la France, (2) Estérel, Côte d'Azur, (3) Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, (4) Autoroutes Rhône-Alpes, (5) Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, (6) Sociétés des autoroutes Paris-Normandie, (7) Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc, hors tunnel, (8) Société française du tunnel routier du Fréjus, hors tunnel, (9) Compagnie financière et industrielle des autoroutes.



# Une activité très lucrative

Les sociétés d'autoroutes ne connaissent pas la crise. Malgré la tempête économique, ces sociétés continuent de faire de colossaux profits : plus de 1,9 Md€ en 2001, dont 1,7 Md€ uniquement réalisé par les quatre plus grands concessionnaires (ASF, APRR, Sanef et Cofiroute). Comment ces sociétés ont-elles pu dégager autant de cash en plein marasme économique ? Éléments de réponse.

## ■ Les usagers mis à contribution

A chaque départ en vacances, les Français le constatent en glissant leur carte bleue dans l'automate : les prix augmentent. Et plus vite même que le coût de la vie. Entre 2007 et 2012, l'inflation a été de 8,5 %. Sur cette même période, les tarifs, eux, se sont alourdis de 11 %. Et encore, il ne s'agit là que de moyennes.

Dans le détail, certaines hausses sont spectaculaires. Ainsi, pour rouler aujourd'hui 100 km sur le réseau Cofiroute, il faut déboursier 41 centimes de plus qu'en 2010. « Les tarifs sont fixés par l'Etat », balaye-t-on d'un revers de main à l'Association des sociétés françaises d'autoroutes, le représentant du secteur. Selon cet organisme, lorsqu'un automobiliste verse 10 € au péage, 4 € financent des taxes, 3 € sont réinvestis, 1,50 € est utilisé à rémunérer le personnel et seuls 1,50 € reviennent dans les caisses de l'entreprise pour rembourser ses dettes et rémunérer ses actionnaires. Bref, pour ce porte-parole des sociétés, l'argent sert surtout à entretenir le réseau. Au total, les sociétés d'autoroutes investissent 1,75 Md€ par an.

## ■ Fréquentation record

Les sociétés d'autoroutes surfent aussi sur une fréquentation record.

Jamais les automobilistes — français ou étrangers, particuliers ou professionnels — n'ont autant utilisé ces voies rapides. La bagatelle de 85,4 milliards de kilomètres a été parcourue par les camions et les voitures en 2011. Ce chiffre n'était que de 84,1 milliards en 2010. « En 2011, les péages des 18 sociétés concessionnaires d'autoroutes ont dégagé une recette de 8,18 Mds€, soit 1,02 Md€ de plus qu'en 2007 (+ 12,55 %) », constate Renan Dantec, sénateur écologiste, dans un rapport publié fin novembre. Pour accompagner cette hausse des recettes, elles ont aussi fait la chasse au gaspi.

## ■ Réduction drastique des coûts

C'est un fait. Les guichetiers disparaissent petit à petit du paysage, remplacés par des systèmes automatiques de péages à pièces, par carte bancaire ou par badge. « Il y a certes un mouvement d'automatisation, mais vous n'entendez pas parler de plans sociaux dans nos entreprises. Il n'y a pas

de départs secs », affirme-t-on à l'Association des sociétés françaises d'autoroutes. Les personnels dont l'emploi est supprimé sont reclassés dans d'autres fonctions comme la surveillance des caisses automatiques, certaines tâches administratives, voire dans des nouveaux métiers développés par les autoroutes comme la télé-surveillance des infrastructures.

« Il n'y a effectivement pas eu pour l'instant de plans sociaux mais des emplois sont bel et bien supprimés. Les entreprises font des économies en ne remplaçant pas les départs en retraite », affirme pourtant Laurent Le Floch, secrétaire fédéral de Force ouvrière chargé du secteur des autoroutes. De fait, le secteur ne compte plus que 15 650 employés, contre 16 585 en 2008. Selon ce syndicaliste, les entreprises rognent aussi sur la qualité de service. « Pour faire des économies, les entreprises ont réorganisé la surveillance physique du réseau. Les patrouilleurs sont moins présents sur les routes. »

BORIS CASSEL

# Le secteur public s'en sort aussi très bien

Parmi les sociétés exploitant les réseaux d'autoroutes dont les profits ont le plus progressé l'an dernier, on trouve... deux entreprises publiques. Après avoir clôturé l'exercice 2010 avec un déficit de 58,2 M€, la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), qui exploite un tronçon de 67 km entre la France et l'Italie, a dégagé un bénéfice de 232,1 M€ en 2011. Une société dont l'Etat est quasi intégralement propriétaire. Les Autoroutes et tunnel du Mont-

Blanc (ATMB), dont plus de 90 % du capital est détenu par des fonds publics, a fini les deux dernières années dans le vert avec un bénéfice net de 44,8 M€ en 2011, en hausse de 15,4 %.

## ■ Très chère sécurité

Comment expliquer ces très bons résultats des deux entreprises ? Grâce « aux augmentations des tarifs de l'autoroute et du tunnel », écrit, dans le rapport annuel de l'entreprise, Patrice Paulin, le président de la SFTR.

# « Des augmentations inacceptables »

**INTERVIEW** Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes

Délégué général de l'association d'usagers 40 Millions d'automobilistes, Pierre Chasseray trouve inadmissible une hausse des tarifs de péage supérieure à l'inflation.

**Les automobilistes sont-ils étranglés par les tarifs d'autoroutes ?**

**PIERRE CHASSERAY.** Bien sûr. Pendant des décennies, ils ont attendu en vain la gratuité des autoroutes après la fin de leur construction. Certes, il faut les entretenir et cela a un coût. Mais ce qui est totalement inacceptable, c'est une augmentation des tarifs toujours supérieure à l'inflation. Alors que la sécurité des autoroutes n'est plus à démontrer, ces hausses perpétuelles renforcent



le clivage entre ceux qui ont toujours les moyens de les emprunter et ceux qui ne peuvent plus. Si les prix étaient plus bas, davantage de monde pourrait bénéficier de cette sécurité. Et il y aurait encore moins de morts.

**Mais la qualité des services est là...**

Elle est en hausse, c'est une évidence. Mais, dans le climat économique actuel, ce n'est pas ce que recherchent en priorité les automobilistes. Ce qu'ils veulent, c'est une autoroute très sûre, avec un revêtement bien entretenu, de bonnes glissières de sécurité. En outre, je rappelle qu'une partie de la hausse des tarifs est chaque année consacrée au renforcement des lignes de chemins de fer déficitaires. Ce principe n'a pas lieu d'être et ce n'est pas aux automobilistes de financer la SNCF.

**L'Etat devrait-il plus contenir les hausses tarifaires de ces sociétés privées ?**

Oui, car tout ce qui va dans le sens d'une hausse supérieure à l'inflation n'est absolument pas une bonne idée. Encore une fois, si les autorités publiques veulent réduire davantage le nombre d'accidents et de morts, elles doivent envoyer un signal fort. La baisse des tarifs constituerait ce signal fort.

O.B.

Propos recueillis par  
BRUNO MAZURIER



# Le Parisien

Bénéfices records pour les autoroutes

## Les péages sont-ils trop chers ?

**Jamais les sociétés d'autoroutes n'ont fait autant de bénéfices. Pour autant, les tarifs des péages ne diminuent pas. Ils continuent même d'augmenter. PAGES 2 ET 3**

