

Tarification autoroutière : savoir jusqu'où aller trop loin ?

2016 ? Bonne année en perspective pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) !

Après un an de gel, les tarifs autoroutiers vont repartir à la hausse en 2016. Après quelques hésitations, ces augmentations seront bien supérieures à ce qu'avait établi l'accord passé entre les sociétés exploitantes et le gouvernement. Ce dernier s'était pourtant engagé à ce qu'aucune compensation de ce gel ne puisse intervenir a posteriori. Las ! Les SCA savent sans doute mieux lire les conventions qu'elles ont signées avec l'État ! Ainsi, Autoroute du Sud de la France (ASF) devrait augmenter le prix des péages de 1,63 % dès le 1er février, et Area (filiale d'APRR, exploitant des autoroutes en Rhône-Alpes) de 1,27 %. La hausse la plus modérée aura lieu chez Cofiroute, filiale de Vinci autoroutes (0,82 %).

Ces augmentations ne sont pas encore inscrites dans le marbre, mais les services de l'État les ont présentées dans le cadre du comité des usagers des autoroutes. On ne peut d'ailleurs sur ce point que dénoncer la méthode de l'État, pour ne pas dire la manœuvre, consistant à annuler la séance de ce comité tardivement la veille au soir pour fixer une nouvelle réunion 72 heures plus tard et ce malgré les protestations et l'empêchement de plusieurs de ses membres, dont l'OTRE. Le taux d'inflation ayant été de 0,06 % en 2015, l'augmentation des tarifs autoroutiers ne devrait pas dépasser les 0,04 %... Ce serait la logique ! Mais c'est sans compter sur les deux accords signés entre les SCA et le gouvernement.

D'abord celui d'avril 2015 qui permet aux concessionnaires de compenser les pertes de revenus liées au gel de 2015 dès... 2016 ! Ensuite, l'accord de 2013 qui permet aux SCA d'augmenter leurs tarifs de + 1,5 % sur trois ans, entre 2015 et 2018, en plus des hausses traditionnelles. Les sociétés ont réclamé cette hausse pour compenser la forte hausse de leur « redevance domaniale » qu'elles payent à l'État pour occupation du domaine public. Habile revendication des SCA pour s'exonérer de toute redevance étatique en la faisant finalement supporter aux usagers ! En 2012, le gouvernement avait en effet décidé d'augmenter cette redevance de + 50 % afin que le budget de l'État perçoive 300 millions d'euros au lieu des 200 millions attendus.

Donc, pour faire la synthèse, les SCA peuvent donc proposer, pour 2016, une hausse qui intègre l'inflation + une partie des 0,57 % gelés en 2015 + une partie des 1,5 % accordés sur trois ans (dont celle non appliquée en 2015, du fait du gel des tarifs). Ce qui amène bien à une hausse de 1 % au minimum.

Cette hausse impactera, encore une fois, directement la rentabilité des entreprises de transport alors même qu'ici où là, la contrainte d'utiliser obligatoirement les réseaux autoroutiers pour les poids lourds, existe.

Une fois de plus, ne va-t-on pas trop loin ? Cette augmentation tarifaire, outre le contexte économique global, est doublement scandaleuse :

Elle l'est d'abord au regard de la situation économique et financière des SCA quand on lit deux

rapports, l'un de la Cour des comptes, l'autre de l'Autorité de la concurrence, qui présentent les entreprises concessionnaires comme étant dans une situation de « rente », avec une hausse des tarifs plus importante que l'inflation et des marges d'exploitation énormes frisant les 50 %... Dans ce contexte, quelle audace de réclamer une hausse tarifaire impactant les usagers au premier rang duquel se trouvent les entreprises de transport !

Elle l'est ensuite au regard des clauses exorbitantes contenues dans les conventions stipulées avec l'État, clauses toutes à l'avantage des SCA ! Dès lors, les représentants de l'État, expliquent qu'il est totalement impossible au gouvernement de geler les tarifs en 2016 malgré les positions répétées de l'OTRE. Seule avancée, minime, obtenue par l'État : l'introduction d'une clause dite de surprofit dans l'accord signé en avril 2015. Concrètement, si les SCA réalisent de trop gros profits (!), la durée de leurs concessions sera réduite. Mais elles ont de la marge, puisque sont considérés comme gros profits des bénéfices supérieurs de 30 % à l'objectif cible de rentabilité...

L'OTRE ne nie pas les contraintes contractuelles de l'État envers les SCA. Mais elle n'oublie pas non plus, elle, de lire les conventions. L'État a la faculté de dénoncer les conventions qui le lie aux concessionnaires. Et s'il l'avait fait avant la fin 2015, l'État aurait repris la main sur les péages à partir... du 1er janvier 2017 ! À croire qu'il n'est pas preneur de cette audace...

Au fond, les intérêts des deux, concessionnaires (SCA) comme concédant (État), ne seraient-ils pas liés par une convergence d'intérêts pécuniaires sur, une fois de plus, le dos des transporteurs ?

La question mérite d'être posée et laissons à Jean COCTEAU le soin de résumer l'attitude des SCA et de l'État « Le tout dans l'audace, c'est de savoir jusqu'où on peut aller trop loin. ».