

Les péages autoroutiers

Les autoroutes françaises sont pour une grande part gérées sous le régime de la concession par six sociétés privatisées début 2006²⁹. Les principes de fixation des péages sont régis par le décret du 24 janvier 1995 et les cahiers des charges des concessions. Les formules de hausse tarifaire propres à chaque réseau sont déterminées par des contrats pluriannuels conclus avec l'Etat et les nouveaux tarifs font chaque année l'objet d'une procédure d'homologation.

Dans son rapport public de 2008, la Cour avait constaté que les recettes effectivement perçues dépassaient en valeur absolue et en évolution les niveaux qui paraissaient résulter des « lois tarifaires » ainsi fixées. Les dépassements tenaient à la fois à la liberté dont usent certaines sociétés, tout en respectant formellement la hausse globale accordée par l'administration, de concentrer les hausses de tarifs sur les tronçons ou trajets les plus fréquentés – pratique critiquable dénommée « foisonnement » –, à la réduction des remises aux poids lourds imposée par la directive « Eurovignette 2 » et plus fondamentalement aux défauts de conception du système tarifaire.

Des engagements précis ont été pris par le ministre chargé des transports en réponse aux critiques et recommandations à effet immédiat de la Cour. Toutefois, ces engagements, bien que réitérés en audition devant la commission des finances de l'Assemblée nationale le 20 février 2008, n'ont été que partiellement tenus.

* * *

1 - La Cour avait particulièrement mis en cause la pratique du "foisonnement" des péages et déploré aussi la non-compensation de la baisse des remises aux poids lourds.

Par une étude déclenchée à l'été 2007 par l'enquête de la Cour, l'Etat a déterminé les péages effectivement perçus trajet par trajet et estimé les excès de recettes correspondant à la dernière hausse qu'il avait admise et aux nouvelles grilles tarifaires proposées par les sociétés, qu'il a rejetées de septembre 2007 à janvier 2008. Mais il n'a pas résolu toutes les difficultés liées au système tarifaire maintenu et ses vérifications, dont l'efficacité varie selon les sociétés, restent insuffisantes.

29) Cofiroute n'en fait pas partie.

1.1 – Le ministre chargé des transports avait, d’une part, annoncé sa volonté de récupérer les excès de recettes perçus lors de la hausse précédente

A- Sans vouloir remonter plus loin en arrière, le ministère chargé des transports a estimé les excès de recettes dus au "foisonnement" sur les hausses de fin 2006 - début 2007 à 0,19 % pour SAPN, 0,71 % pour ESCOTA, 0,81 % pour ASF, 0,94 % pour AREA, 1,12 % pour Sanef et 1,35 % pour APRR, tous véhicules confondus. Un surplus de recettes de 1% représente, à titre indicatif, quelque 60 M€ par an pour les six sociétés.

Afin de récupérer ces excès de recettes, les augmentations qui, selon les contrats pluriannuels, auraient pu être accordées à trois sociétés (APRR, AREA et Sanef) ont été réduites par des réfections étalées sur deux ans. Ces sociétés, tout en contestant l’analyse juridique du concédant, partagée par la Cour, ont accepté ces réfections.

En revanche, pour les trois autres sociétés concessionnaires et sans justification probante de cette différence de traitement, les « lois tarifaires » ont été appliquées telles quelles lors de la hausse de fin 2007- début 2008. Aucune réfaction ultérieure n’est prévue pour elles. Le ministère, conjointement avec celui chargé de l’économie, a ainsi renoncé à récupérer au profit des usagers les excès de recettes de ces sociétés. L’engagement pris n’a pas été tenu en ce qui les concerne.

B - Le ministre chargé des transports estimait par ailleurs que la seule question non réglée, qui confinait selon ses termes à un "enrichissement sans cause", était la diminution des réductions accordées par les sociétés aux poids lourds. La baisse des remises aux poids lourds en abonnements, imposée par la directive Eurovignette 2, était en effet un « effet d’aubaine » pour les sociétés. Cet effet serait de l’ordre de 1 % de leurs recettes totales de péage par an, d’après les données, contradictoires et partielles, fournies à la Cour, qui n’a pu évaluer l’effet précis par société.

Dans sa réponse figurant au rapport public 2008, le ministre évoquait des discussions engagées en vue de redistribuer les surplus de recettes imputables à la baisse de ces remises et assurait que l’Etat serait vigilant pour une solution juste pour les usagers. Des discussions en ce sens ont effectivement été engagées.

Par ailleurs, le secrétaire d'Etat aux transports a incité en juin 2008 les présidents des sociétés à la modération tarifaire. Les concessionnaires ont accepté d'augmenter de 20 % de juillet à septembre 2008 les rabais consentis aux abonnés (tous usagers).

Sous réserve de cette dérogation limitée dans le temps, les hausses successives de tarifs poids lourds accordées par l'administration aux concessionnaires n'ont pas tenu compte de la baisse des remises et une solution reste à trouver pour compenser leur effet.

C - Au total, un an après l'enquête initiale de la Cour (été 2007), l'accroissement des recettes, toutes causes confondues, demeure élevé.

Au premier semestre 2008, les recettes de péage ont progressé respectivement de 4,8 % et 4,5 % pour les groupes ASF et APRR³⁰ et les produits totaux d'exploitation de 5,6 % pour le groupe Sanef³¹, dans un contexte de quasi-stagnation de leur trafic, qui n'a augmenté respectivement que de 0,7 %, 1,1 % et 0,2 %.

Parallèlement, la Cour observe que les hausses globales accordées³², par rapport au premier semestre 2007, sont de l'ordre de :

- 2,5 % pour le groupe ASF,
- 1,3 % pour le groupe APRR,
- 1,5 % pour le groupe Sanef³³.

Les difficultés rencontrées par la Cour dans le cadre de son contrôle, notamment au moment de la contradiction et en particulier avec le ministère chargé des transports, ne lui ont pas permis de procéder à une analyse détaillée et par société de l'origine des augmentations de recettes constatées.

30) Source: rapports semestriels 2008 publiés sur internet.

31) Source: communiqué de presse d'août 2008.

32) Tous véhicules confondus pour le groupe.

33) Sanef et SAPN, hors A14.

1.2 - Le ministre chargé des transports avait, d'autre part, assuré qu'il serait mis fin à la pratique du "foisonnement".

Les grilles tarifaires proposées pour les hausses de fin 2007 - début 2008 et rejetées auraient provoqué de nouveaux excès de recettes pour toutes les sociétés, à hauteur, selon l'ancienne direction générale des routes, de 0,32 % pour ESCOTA, 0,56 % pour Sanef, 0,65 % pour ASF et 0,73 % pour SAPN³⁴. L'Etat les a mises en demeure de présenter des demandes réduites en conséquence et conformes aux hausses globales prévues.

Tout en réitérant leur contestation juridique, les sociétés, qui invoquent l'acceptabilité du péage par les usagers, ont toutes proposé de nouvelles grilles, que l'Etat a acceptées. Mais la portée des ajustements est incertaine pour plusieurs d'entre elles.

À partir de l'analyse de l'ensemble des hausses tarifaires des grilles homologuées fin 2007 - début 2008 par rapport aux pratiques de la hausse précédente, les appréciations suivantes peuvent être portées sur les tarifs de trois sociétés :

- APRR aurait renoncé au foisonnement, avec une réserve pour sa première autoroute (A6 sud) ;

- ASF, en accroissant presque aussi souvent les taux de hausse avec la distance³⁵ et en appliquant aussi des tarifs kilométriques progressifs le long de trajets complets d'autoroutes, a poursuivi des pratiques contestables ;

- de même, Sanef, en concentrant encore les hausses les plus élevées sur les trajets partant des extrémités d'autoroutes – trajets parmi les plus fréquentés – a seulement atténué l'effet des pratiques antérieures ; elle fait aussi croître ses tarifs kilométriques le long de trajets complets.

2 - La Cour avait recommandé une meilleure transparence des tarifs

2.1 - La Cour avait d'abord préconisé une procédure de consultation de personnalités qualifiées et de représentants des usagers avant toute décision concernant les péages.

La réponse des deux ministres concernés a été favorable dans son principe, plus incertaine quant à ses modalités.

34) Aucune estimation n'était donnée pour les deux premières sociétés contrôlées (APRR-AREA).

35) A titre d'illustration, pour une hausse moyenne accordée de 2,45 % en 2008, ASF génère des hausses de 2 à 4 % sur trajets courts et de 3,3 à 4 % sur trajets longs.

Pour déterminer la représentation du public, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a fait réaliser une enquête téléphonique en avril 2008. Au sein d'un comité constitué avec les sociétés d'autoroutes, elle a proposé en septembre 2008 la mise en place fin 2008 de trois groupes de travail, dont un sur l'information des usagers, et, en 2009, d'un « comité des usagers du service public autoroutier ».

2.2 - La Cour avait recommandé que la publicité des tarifs soit imposée aux sociétés concessionnaires, au moins sur Internet.

La publication des tarifs kilométriques a fait l'objet d'une réponse de principe favorable du ministère chargé des transports et d'une vive opposition des sociétés d'autoroutes, qui estiment cet indicateur non pertinent. Or, APRR remet à l'Etat des grilles de tarifs kilométriques dans ses demandes de hausses. Rien de concret n'a été mis en place à ce jour.

2.3 - La Cour avait enfin recommandé de publier, sous la responsabilité des services de l'Etat, un rapport annuel sur l'évolution des péages et leurs raisons.

La publication par les services de l'Etat de ce rapport serait à l'étude avec un objectif de première parution au deuxième semestre 2009. Son contenu porterait toutefois davantage sur le contrôle des concessions en général que sur les péages eux-mêmes, au risque d'en diluer l'impact sur le sujet le plus sensible.

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) annonce un texte réglementaire en préparation sur la transparence tarifaire, notamment pour créer le comité des usagers et publier les tarifs kilométriques.

3 - La Cour avait recommandé une clarification du système de fixation des péages

La clarification demandée par la Cour ne peut certes, comme l'a souligné le ministère, être réalisée dans un laps de temps bref. Il est recommandé qu'elle soit engagée.

3.1 - La Cour avait recommandé de revoir l'indexation minimale des péages sur 70 %, voire 85 %, de l'inflation, indexation sans lien avec la part des coûts corrélés à l'inflation, et d'étudier la réforme du décret de 1995 qui la prévoit.

Le système d'indexation n'a pas été revu. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) l'envisage d'autant moins qu'elle estime légitime que les péages augmentent avec le coût de la vie et qu'elle cautionne le taux de base, contrairement à la direction

générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), qui partage l'analyse de la Cour.

3.2 - D'une façon plus générale, la Cour avait recommandé d'étudier la possibilité, dans le respect des engagements contractuels pris par l'Etat, de clarifier le système de détermination des péages autoroutiers.

Les distorsions dans les grilles tarifaires subsistent : notamment la disparité des tarifs pour un même tronçon selon le parcours dans lequel il s'inscrit ; la persistance de tarifs réels nuls, voire négatifs, de tronçons pour l'usager ; l'hétérogénéité des prix kilométriques sur une même autoroute, sans justification économique claire ; la complexité induite par le système du « taux kilométrique moyen » ; la grande longueur des « sections de référence ».

Interrogée sur les actions menées en 2008, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a simplement indiqué que, dans le but de clarifier les « clauses tarifaires » par avenants aux cahiers des charges, une nouvelle rédaction avait été proposée aux concessionnaires. Elle a également précisé qu'elle n'excluait pas une évolution du système tarifaire à plus long terme. Aucun document n'a toutefois été communiqué à la Cour, ni aucune étude engagée.

À ce jour, les recommandations de la Cour sur la clarification du système de fixation des péages n'ont donc pas été suivies d'effet. Or, le projet nouveau de directive « Eurovignette 3 » prévoit dès 2010 des modulations écologiques des péages, dont l'application sera complexe en soi. Leur superposition au système actuel, s'il n'est pas réformé, le rendra encore plus opaque et incontrôlable.

**RÉPONSE DU MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE,
DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Dans le cadre de son contrôle du suivi par l'administration des observations sur les péages autoroutiers formulées dans son dernier rapport public annuel 2008, la Cour des comptes a établi un nouveau projet d'insertion à son prochain rapport qui m'a été adressé le 19 novembre dernier.

Comme cela a toujours été le cas lors des nombreux travaux menés depuis plusieurs années par la Cour sur le secteur autoroutier en général, et sur la tarification des infrastructures en particulier, la teneur du projet d'insertion reflète une connaissance extrêmement approfondie des règles complexes de détermination des péages autoroutiers.

Toutefois, je dois regretter que la tonalité de ce projet contribue à jeter la suspicion tant sur la volonté réelle que sur la capacité à agir de l'autorité concédante notamment en matière de contrôle tarifaire et de transparence à l'égard de l'utilisateur.

En ce sens, le projet d'insertion peut apparaître exagérément critique, et ne traduit pas suffisamment la façon dont les récents travaux de la Cour ont été suivis d'effet. En effet, à la suite des observations de la Cour, l'important travail accompli par l'administration depuis plus d'un an va dans le sens d'un durcissement du contrôle du respect de leurs obligations contractuelles par les sociétés concessionnaires, tout particulièrement en matière de tarification.

En revanche, l'administration ne peut remédier aux imperfections du système autoroutier français sans modifier soit les règles contractuelles qui relèvent d'un accord entre le concédant et les concessionnaires, soit les textes réglementaires. Dans tous les cas, ces modifications devraient très probablement donner lieu à compensation.

Il est important de noter qu'en effet, les clauses tarifaires des concessions historiques n'ont pas été modifiées lors des privatisations intervenues en 2006.

Telle est la mise au point liminaire qu'il me paraissait essentielle de vous apporter avant de répondre point par point au projet d'insertion. Soyez assurés du fait que les services de l'Etat sont pleinement mobilisés et organisés pour faire appliquer scrupuleusement les dispositions contractuelles en matière de péages autoroutiers, et pour protéger au mieux les intérêts de l'utilisateur.

1 – Sur la remise en cause de la pratique du foisonnement et la non-compensation de la baisse des remises aux poids-lourds

La Cour indique tout d'abord que l'autorité concédante « n'a pas résolu toutes les difficultés liées au système tarifaire maintenu » et que ses vérifications, « dont l'efficacité varie selon les sociétés, restent insuffisantes ». Au-delà de mon propos introductif général visant à rétablir la réalité et la crédibilité du travail accompli par l'administration, il convient, sur cette première partie, d'apporter les réponses de détail suivantes au projet d'insertion.

1.1.A – Sur la récupération des excès de recettes perçues lors des hausses de fin 2006 et début 2007

La Cour examine en premier lieu l'existence éventuelle d'un « foisonnement des recettes, c'est-à-dire, selon la définition du précédent rapport public, des recettes qui augmentent à trafic constant, au-delà des hausses de tarifs accordées ». Comme le rappelle la Cour, le foisonnement mis en œuvre lors des hausses précédentes (fin 2006 et début 2007) a été estimé par l'autorité concédante et rendu à l'usager par l'application de réfections sur les hausses contractuelles suivantes, et ce pour les sociétés APRR, AREA et Sanef.

L'absence de réfaction sur les hausses postérieures à début 2007 pour les sociétés ASF, ESCOTA et SAPN ne signifie pas pour autant que « [l']engagement [pris par l'Etat] n'a pas été tenu en ce qui les concerne. » Au contraire, la réalité est toute autre, car ainsi que mes services l'avaient indiqué dans leur réponse du 7 novembre dernier au relevé d'observations provisoires de la Cour en date du 7 octobre, les sociétés SAPN et ESCOTA exploitent essentiellement des réseaux en péage ouvert, sur lesquels le caractère volontaire du foisonnement est plus difficile à mesurer. Par nature en effet, avec ce type de dispositif, un foisonnement (qu'il soit positif, comme sur la grille proposé par SAPN fin 2006, ou négatif, comme le relève la Cour pour l'année civile 2006 sur les véhicules légers circulant sur le réseau ESCOTA) peut mécaniquement apparaître en raison de simples contraintes d'arrondis (aux dix centimes).

C'est pour cette raison que compte tenu du caractère limité du foisonnement induit par la grille tarifaire proposé par SAPN fin 2006, aucune réfaction n'a été appliquée sur les hausses suivantes de la société, lesquelles ont été mises en œuvre sans foisonnement.

Pour ESCOTA, un dispositif permettant d'assurer l'absence de foisonnement sur la période 2007-2011 a été prévu par l'Etat afin de neutraliser les effets annuels positifs ou négatifs.

S'agissant des sociétés du groupe Vinci (ASF, ESCOTA et Cofiroute), les clauses encadrant la pratique du foisonnement sont disparates, celles de ASF/ESCOTA étant similaires à celles d'APRR/AREA et de Sanef/SAPN, celles de Cofiroute étant inexistantes.

Dans ce cadre contractuel, l'administration a privilégié lors des hausses intervenues au 1^{er} février 2008, le strict respect du non-foisonnement sur l'ensemble du groupe Vinci, sans imposer de ce fait à ASF et ESCOTA la reprise de l'indu de foisonnement intervenu début 2007. Cette non-reprise a été compensée par l'acceptation par Cofiroute de ne pas mettre en œuvre de foisonnement.

Je tiens à souligner enfin que les réfections opérées sur les hausses tarifaires intervenues depuis l'automne 2007, au titre de la récupération du foisonnement passé, représentent un retour significatif vis-à-vis de l'utilisateur. Ainsi, la Cour, comme elle le fait à juste titre sur le travail qui reste à accomplir en matière de clarification et d'optimisation du système autoroutier en vigueur, pourrait insister également sur ce retour conséquent que l'on peut estimer à plus d'une centaine de millions d'euros sur la durée résiduelle des concessions.

1.1.B – Sur la réduction des remises accordées aux poids-lourds dans le cadre de l'application de la directive « Eurovignette 2 »

La Cour relève que « les hausses successives de tarifs poids-lourds accordées par l'administration aux concessionnaires n'ont pas tenu compte de la baisse des remises » et qu'une « solution reste à trouver pour compenser leur effet. »

Sur ce point très sensible, il convient de rappeler la position des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elles considèrent que les gains résultant du plafonnement progressif des réductions commerciales à 13%, mis en œuvre depuis le milieu des années 2000, avaient été anticipés par les acquéreurs dans le cadre du processus de privatisation, car connus et par conséquent intégrés au prix d'acquisition obtenu par l'Etat.

En outre, les mécanismes contractuels, et tout particulièrement les clauses tarifaires, d'une part ne prévoient pas la possibilité d'une éventuelle récupération de cet effet d'aubaine, et d'autre part laissent explicitement aux concessionnaires toute liberté dans l'application de leurs dispositifs commerciaux. Ceci contribue à expliquer d'ailleurs la difficulté du concédant, maintes fois évoquée et regrettée par la Cour, à obtenir les informations correspondantes homogènes et fiabilisées à l'échelle du secteur, qui permettraient de chiffrer précisément l'effet d'aubaine en question.

1.1.C – Sur les recettes prétendument trop élevées perçues sur les années 2006 et 2007 et sur le premier semestre 2008, toutes causes confondues.

Compte tenu de la part importante de la recette poids-lourds dans la recette totale du secteur autoroutier, il n'est absolument pas étonnant que sur les deux dernières années civiles, la recette réelle perçue par les sociétés ait augmenté au-delà de la seule croissance des tarifs avant réduction commerciale, d'une part, et des trafics, d'autre part.

Ensuite, sur les années civiles 2006 et 2007, l'effet « foisonnement » encore contenu dans les grilles mises en œuvre jusqu'à début 2007, a lui aussi pesé sur les recettes calculées par la Cour, dans des proportions significatives, puisqu'allant pour les grilles approuvées fin 2006 et début 2007, de 0,19% pour SAPN à 1,35% pour APRR.

Je rappelle enfin que les « surplus » de recettes calculés par la Cour dans son projet de rapport en regard de la recette théorique prennent aussi en compte, au-delà des deux effets « rabais poids-lourds » et « foisonnement passé » ainsi rappelés, d'autres effets, pouvant être significatifs, et qui dans le strict respect des dispositions contractuelles et des intérêts de l'utilisateur, peuvent occasionner des surcroûts de chiffres d'affaires non-indus. Il en va ainsi :

- de l'ouverture de nouvelles sections ou de nouveaux échangeurs, susceptibles d'être plus chers en raison de leur coût de construction, justifiant des tarifs de péage plus élevés que la moyenne ;
- de la croissance différente du trafic en fonction des différentes sections : en particulier en raison des phénomènes de montée en charge du trafic, la croissance du trafic a tendance à être plus élevée sur les sections les plus récentes, qui sont aussi les plus chères au kilomètre, indépendamment de la hausse tarifaire accordée ;
- des variations de la politique commerciale applicable tant aux poids-lourds qu'aux véhicules légers, au-delà du seul effet « Eurovignette 2 » ;
- des effets calendaires, dans la mesure où les cycles tarifaires ne correspondent pas à une année civile ;
- d'une distribution différente du trafic par classes de véhicules au sein des catégories identifiées ;
- d'une croissance plus importante du trafic sur les sections qui ont le plus augmenté en tarifs.

Les effets précités compliquent singulièrement l'interprétation de ces « surplus », qui doivent donc être relativisés. L'ordre de grandeur de ces

écarts, relativement limité, ne permet pas de conclure à une absence de prise en compte des recommandations de la Cour par l'autorité concédante.

Le travail important de l'administration faisant suite aux dites recommandations ne pourra efficacement s'apprécier qu'à compter du plein exercice 2008 et des suivants, et j'ai toute confiance dans le fait que les fruits de ce travail seront alors incontestables.

1.2.A et 1.2.B – Sur la remise en cause complète et définitive de la pratique du foisonnement

De manière indiscutable et aisément vérifiable à partir des grilles tarifaires appliquées, la méthode de contrôle tarifaire employée par l'administration depuis l'automne 2007 conduit bien à s'assurer de l'absence de foisonnement par les sociétés faisant l'objet des travaux de la Cour. Les hausses appliquées sont en effet scrupuleusement vérifiées, et ne sont pas susceptibles de conduire, à trafic constant pour chaque trajet, à une augmentation de recettes globales supérieure à celle qui découlerait d'une augmentation uniforme des tarifs, ainsi que le prévoit le cadre tarifaire contractuel.

Les hausses tout récemment accordées à APRR/AREA le 1^{er} octobre dernier, et à Sanef/SAPN ce 1^{er} décembre, ont d'ailleurs confirmé la remise en ordre opérée.

Aussi, l'affirmation de la Cour selon laquelle « la portée des ajustements est incertaine pour plusieurs [des sociétés] » et la suspicion qu'elle jette sur la mobilisation des services de l'Etat en matière tarifaire paraissent excessifs.

S'il est exact que le dispositif contractuel en vigueur prévoit la liberté de répartition des hausses accordées entre les trajets, sous réserve bien entendu de non-foisonnement des recettes induites, et a conduit par conséquent à des distorsions de tarifs kilométriques appliqués en fonction des trajets, il convient néanmoins de souligner :

- que cette modalité de répartition est cohérente avec le principe de risques et périls de la concession autoroutière : les contrats de concessions ne fixent pas un niveau de recettes garantis et les risques liés à la modification de la structure du trafic et de son volume sont supportés par le concessionnaire, comme on l'observe actuellement, dans un contexte de fort ralentissement économique.*

Je rappelle à ce stade qu'un contrôle par l'administration des recettes des concessionnaires ex-post, que souhaiterait la Cour au travers de ses développements, serait précisément incompatible avec la qualification de concession, et pourrait être assimilé à une forme de régie. Il ne manquerait pas non plus de déclencher de la part des concessionnaires, des demandes de compensation de la moindre

décroissance du trafic, ce qui serait contraire au principe de la concession et que l'administration ne saurait accepter ;

- *que l'administration, en total accord avec la Cour sur ce point, entend bien réduire les distorsions de tarifs kilométriques par rapport à la moyenne, conformément aux dispositions contractuelles en vigueur. Cette harmonisation progressive, qui sera inscrite dans les contrats de plan quinquennaux (et l'est d'ores et déjà pour ESCOTA), ne peut s'opérer en une fois, puisque cela supposerait une augmentation très importante de certains trajets parallèlement à la diminution d'autres ;*
- *enfin, et surtout, que le strict contrôle désormais en vigueur de l'absence de foisonnement des grilles approuvées par l'Etat évite que l'usage de ces modulations se fasse dans une logique d'optimisation financière.*

Par ailleurs, les calculs visant à quantifier sur les années civiles 2006 et 2007 les effets de foisonnement que l'Etat aurait continué d'accepter à la suite du contrôle de la Cour, se fondent pour l'essentiel sur les grilles tarifaires antérieures à ce contrôle et à la remise en ordre opérée par l'Etat depuis la fin 2007. Ils ne sont donc pas pertinents pour évaluer la persistance du foisonnement et l'inertie supposée de l'administration à l'issue du contrôle de la Cour.

2.1, 2.2 et 2.3 – Sur la transparence des tarifs

La Cour indique dans son projet d'insertion qu'elle avait successivement préconisé :

- *une procédure de consultation de personnalités qualifiées et de représentants des usagers avant toute décision concernant les péages ;*
- *que la publicité des tarifs soit imposée aux sociétés concessionnaires, au moins sur Internet ;*
- *la publication, sous la responsabilité des services de l'Etat, d'un rapport annuel sur l'évolution des péages et sur ses raisons.*

Je confirme qu'un texte réglementaire sera publié dans les prochaines semaines, et qu'il :

- *constituera un comité des usagers du réseau routier national concédé et non concédé, qui servira d'organe de consultation sur toutes les questions, en particulier de tarification, afférentes au secteur ;*
- *obligera les sociétés concessionnaires à mettre à la disposition des usagers les tarifs kilométriques de tous les trajets ;*
- *obligera l'administration à publier un rapport annuel de contrôle des concessions autoroutières, qui mettra en particulier l'accent sur la*

question tarifaire, et dont le premier exemplaire sortira au printemps 2009.

3.1 et 3.2 – Sur la clarification du système de fixation des péages

Depuis longtemps déjà la Cour recommande à l'autorité concédante de réformer le décret de 1995 qui fixe l'indexation minimale des péages sur 70% à 85% de l'inflation selon les cas de figure (selon les sociétés, et en fonction ou non de la signature de contrats de plan), qu'elle considère comme sans lien avec la part des coûts corrélés à l'inflation.

L'administration rappelle que, ces modalités d'indexation des tarifs autoroutiers sont clairement constitutives de l'équilibre des contrats de concession tel qu'il résulte des avenants successifs et tel qu'il a été transféré aux acquéreurs dans le cadre de la privatisation de 2006. Aussi, sa modification unilatérale aurait pour conséquence certaine la condamnation de l'administration à rétablir l'équilibre antérieur.

S'agissant plus globalement de la réforme du système de fixation des péages autoroutiers, je vous confirme que l'État a bien pour objectif de clarifier ses modalités d'application, plus que de les modifier, puisque comme pour la suppression du décret de 1995 portant indexation minimale des tarifs, une modification unilatérale trop importante et déséquilibrée du cadre tarifaire en vigueur ouvrirait droit à compensation des concessionnaires. La recherche d'un accord avec les concessionnaires, indispensable pour conclure les avenants correspondants aux contrats de concession, est engagée.

Il n'en demeure pas moins que sans attendre la finalisation de ce chantier de clarification et sur la seule base des dispositions contractuelles d'ores et déjà contenues dans les cahiers des charges de concessions, l'autorité concédante veille à ce qu'aucun prélèvement indu de péages ne soit désormais prélevé sur l'utilisateur au titre du foisonnement.

**RÉPONSE DE LA MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE
ET DE L'EMPLOI**

Les observations formulées dans l'insertion sur les suites données aux recommandations émises par la Cour à l'occasion du contrôle sur les péages autoroutiers ont retenu toute mon attention.

S'agissant en particulier de la pratique du foisonnement, je tiens à rappeler les actions engagées par les services de l'Etat, depuis l'été 2007, pour contrôler plus strictement les propositions tarifaires présentées par les sociétés concessionnaires, afin que l'exploitation des concessions respecte strictement les termes du contrat qui régit la concession.

La Cour préconise de compenser la limitation des remises accordées par les sociétés concessionnaires aux poids lourds dans le cadre des abonnements. Je vous informe que la faisabilité d'une telle compensation au regard des règles contractuelles qui régissent les concessions est toujours à l'étude.

La Cour recommande par ailleurs une meilleure transparence des tarifs des péages autoroutiers. La suggestion de la Cour d'imposer la publication des tarifs kilométriques, au moins sur Internet, ne soulève pas d'opposition de principe de ma part. Ceci peut être envisagé dans le cadre du texte réglementaire en préparation concernant la transparence des tarifs.

Enfin, la Cour avait recommandé une clarification du système de fixation des péages, en étudiant notamment la possibilité de revoir l'indexation minimale des péages autoroutiers. Je vous informe que mes services ont en effet engagé une réflexion sur les conséquences d'une réforme sur l'exécution des contrats de concession.

A ce titre, je souhaite à nouveau souligner que ces contrats de concession sont conclus aux risques et périls de l'exploitant en prenant en compte l'équilibre financier de la concession tel qu'il a pu être établi à son origine et que toute modification significative du contrat devrait donc respecter cet équilibre originel. Il en va de la crédibilité de l'Etat comme concédant et comme régulateur, tant vis-à-vis des concessionnaires et des investisseurs que vis-à-vis des utilisateurs.

RÉPONSE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL D'AREA
(SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES RHÔNE-ALPES),
DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE APRR
(SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS RHIN RHÔNE)

L'insertion de la Cour des comptes sur « Les péages autoroutiers » appelle de la part des sociétés APRR et AREA (les « Sociétés ») deux séries d'observations.

1. les tarifs mis en œuvre résultant de la stricte application des contrats, il n'existe aucun "excès de recettes"

1.1 - Il est faux d'affirmer que les Sociétés ont perçu des recettes « en excès »

La Cour affirme que les Sociétés auraient perçu des « excès de recettes » par rapport aux hausses tarifaires qui leur ont été accordées contractuellement et en raison de « l'effet d'aubaine » qui se trouverait constitué par la réduction des remises offertes aux transporteurs par l'abonnement CAPLIS.

De telles affirmations, qui sont infondées, révèlent une grave méconnaissance du droit applicable, tant national que communautaire, ainsi que des cahiers des charges.

(a) Les écarts tarifaires qui ont été critiqués par la Cour des Comptes sont pleinement justifiés en droit

Dans son rapport public pour l'année 2008, la Cour des Comptes avait critiqué la politique tarifaire de six sociétés concessionnaires d'autoroutes et les écarts entre les tarifs kilométriques pratiqués sur les différentes sections d'autoroutes qui constituent les réseaux concédés.

Dans leurs réponses également publiées dans ce même rapport, les sociétés concessionnaires avaient pleinement démontré que ces écarts étaient conformes aux principes généraux du droit des péages, au principe d'égalité et – surtout – qu'ils constituaient la stricte application des cahiers des charges de leurs concessions.

Il est à noter d'ailleurs que, jusqu'à ce que la Cour des Comptes conteste les politiques tarifaires mises en œuvre, l'Etat concédant avait systématiquement homologué les grilles tarifaires sans élever la moindre contestation sur l'effet dénommé « foisonnement ».

Les recettes de péages perçues sont donc parfaitement conformes aux cahiers des charges, compte tenu de l'encadrement des tarifs qui figurent dans leurs clauses tarifaires. Aucune recette n'est ainsi perçue « en excès » puisqu'il s'agit de la stricte application des contrats.

Les Sociétés regrettent, à cet égard, que la Cour, méconnaissant le sens et la portée des concepts juridiques les plus communs, de même que la réalité des faits, fasse référence à un « enrichissement sans cause » alors que – précisément du fait des contrats de concession – les conditions juridiques et matérielles de l'enrichissement sans cause ne sont pas réunies au cas précis.

D'une part, il existe un contrat alors que l'enrichissement sans cause n'existe précisément que s'il n'y a pas de contrat, ainsi que la Cour pourra le vérifier en se reportant aux meilleurs auteurs³⁶. D'autre part, il y a bien une « cause » puisqu'il s'agit de l'exécution des contrats et que la perception des péages intervient dans les conditions prévues par les contrats.

(b) La réduction des remises "CAPLIS" est la conséquence de l'application de la réforme de la directive "Eurovignette" n° 99/62 modifiée

Il est également reproché aux Sociétés de « profiter » de la réduction des remises consenties aux transporteurs du fait de la réforme de l'abonnement CAPLIS.

Il convient de rappeler, à titre liminaire, qu'en application de leurs cahiers des charges, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne sont aucunement tenues de consentir des remises aux usagers. Il s'agit là d'une simple possibilité qui relève de leur politique commerciale.

L'abonnement CAPLIS présente la particularité d'avoir été mis en place par les sociétés concessionnaires à la demande de l'Etat mais, lors de la création de cet abonnement, les conséquences négatives des remises sur les recettes de péage des sociétés d'autoroutes n'ont jamais été compensées par l'Etat.

Quant à la modification du barème des remises CAPLIS, elle résulte de la mise en œuvre de la directive n° 99/62 du 17 juin 1999, modifiée par la directive 2006/38 du 17 mai 2006, qui plafonne à 13 % les remises qui peuvent être consenties aux poids-lourds. Les remises n'étant pas encadrées par les cahiers des charges et relevant de la politique commerciale des sociétés, on ne saurait qualifier d'excès de recettes les conséquences de l'ajustement de ce barème.

Par ailleurs, dès lors que les remises initiales n'avaient pas été compensées, la réduction actuelle de ces remises ne crée aucun effet d'aubaine pour les sociétés qui justifierait de « redistribuer » les recettes induites.

36) Voir notamment la définition donnée par le « Vocabulaire juridique » du Professeur Gérard Cornu, PUF, édition 2005 : « *source extracontractuelle d'obligation* ».

Il convient de préciser, à cet égard, que la réduction de ces remises était un élément très officiellement connu au moment de la privatisation des sociétés d'autoroutes, et qu'il en avait été tenu compte dans la valorisation de ces sociétés. Dans ces conditions, le fait d'exiger une « redistribution » des recettes complémentaires issues de l'abonnement CAPLIS constituerait, un second « paiement », soit une véritable sanction financière imposée, directement ou indirectement, aux actionnaires des sociétés.

Qu'il s'agisse de l'effet dénommé « foisonnement » ou de l'incidence du réajustement du barème des abonnements CAPLIS, la valorisation qui en est faite par la Cour n'est ni justifiée dans son calcul, ni fondée.

Les sociétés appellent à cet égard, qu'elles contestent les chiffres avancés par la Cour qui ne reposent pas sur une base juridique étayée et un fondement économique solide.

1.2 - Sensibles aux questions d'acceptabilité du péage, les Sociétés ont cependant cherché à atténuer certaines disparités tarifaires

Conscientes des difficultés d'acceptabilité commerciale que certains écarts tarifaires – pourtant parfaitement conformes aux cahiers des charges – pouvaient susciter, les Sociétés ont cherché à en atténuer certains effets de deux manières :

- *d'une part elles ont recherché, depuis plusieurs années, à harmoniser les tarifs kilométriques moyens (TKM) – conformément aux demandes de l'Etat – pour atténuer les disparités tarifaires. Cette harmonisation procède également d'une logique d'aménagement du territoire qui vise à modérer les hausses tarifaires sur les autoroutes les moins fréquentées pour favoriser les reports de trafic en provenance de la voirie locale ;*
- *d'autre part, également dans cette perspective d'acceptabilité commerciale, les Sociétés ont accepté une modération des hausses tarifaires intervenues au 1^{er} octobre 2007 et au 1^{er} octobre 2008 ; il ne s'agissait pas au cas précis – contrairement à ce qu'affirme la Cour des Comptes – de répondre à la volonté de l'Etat de récupérer de prétendus « excès de recettes » (lesquels n'en sont pas comme on l'a démontré plus haut).*

Cette modération a conduit à neutraliser l'effet dénommé « foisonnement » au titre de ces deux années pour des raisons d'acceptabilité commerciale, y compris sur l'A6, contrairement à ce qu'affirme la Cour sans d'ailleurs le démontrer. L'Etat a contrôlé la réalité de cette neutralisation temporaire de l'effet dénommé « foisonnement ».

Une telle neutralisation temporaire ne signifie aucunement que les Sociétés aient « renoncé au foisonnement », comme l'écrit la Cour,

alors qu'il demeure tout à fait possible en droit, en application de leur cahier des charges.

En outre, dans le contexte économique délicat de l'été 2008, les sociétés concessionnaires ont accepté de répondre positivement aux demandes de l'Etat tendant à augmenter les rabais consentis aux transporteurs pour atténuer les effets de l'augmentation du prix du gazole. Ce geste commercial exceptionnel, ponctuel et temporaire était justifié exclusivement par la conjoncture économique et était sans rapport aucun avec la réforme de l'abonnement CAPLIS, contrairement à ce que semble inférer la Cour.

2 – Si les sociétés ont pris des mesures concrètes pour renforcer l'information des usagers, elles ne peuvent souscrire aux autres mesures préconisées par la Cour qui remettraient en cause des éléments essentiels de l'équilibre des contrats

2.1 - Les mesures ont été prises pour renforcer la transparence et l'information des usagers

A la suite du rapport publié en 2008, les sociétés concessionnaires ont cherché à prendre en compte les demandes de la Cour tendant au renforcement de la transparence des politiques tarifaires et de l'information des usagers.

A cette fin, elles ont formulé des propositions en ce sens à l'intention de l'Etat concédant, lesquelles sont synthétisées dans une lettre du président de leur association professionnelle (l'ASFA), adressée le 12 novembre 2008 au Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer, dont une copie est annexée à la présente.

Les sociétés concessionnaires ont accepté le principe de la constitution d'un Comité des usagers du réseau autoroutier et elles ont même suggéré que cette instance consultative soit compétente pour l'ensemble du réseau autoroutier national.

Bien que la publication des tarifs kilométriques appliqués sur les tronçons d'autoroutes ne constitue pas l'outil d'information le plus pertinent – par rapport au prix d'un trajet donné par exemple – les sociétés concessionnaires ont accepté de mettre à la disposition des usagers ces informations, par le biais du portail internet de l'ASFA (www.autoroutes.fr).

Elles sont également ouvertes à ce que l'enquête annuelle de satisfaction sur le réseau concédé évolue pour mieux prendre en compte les attentes de l'Etat.

Enfin, les sociétés concessionnaires ont décidé d'adresser à l'Etat des statistiques agrégées de trafic mensuelles, afin de permettre au concédant d'assurer un meilleur suivi des évolutions dans ce domaine.

2.2 - En revanche, certaines mesures préconisées par la Cour remettraient en cause des éléments essentiels de l'équilibre des concessions

Les propositions de la Cour tendant à la réduction du mécanisme d'indexation des péages appellent de la part des Sociétés, les plus expresses réserves.

L'équilibre financier des concessions autoroutières est fondé sur une augmentation modérée des tarifs des péages sur la durée des concessions. L'augmentation « plancher » est fixée à 70 % de l'inflation par une disposition réglementaire – le décret du 24 janvier 1995 – ce qui, comme le sait la Cour, représente en réalité une baisse des tarifs en termes réels.

Au-delà de ce plancher qui rémunère l'entretien du patrimoine et le maintien du niveau de service, le taux d'augmentation contractuel figurant dans les contrats d'entreprise est destiné pour l'essentiel à compenser des investissements permettant de développer et d'aménager le réseau au-delà des strictes obligations de base du cahier des charges.

Cet équilibre financier est également fondé sur la rédaction actuelle des clauses tarifaires des cahiers des charges et des possibilités d'ajustement fin de la tarification dont disposent les concessionnaires pour mener à bien leur politique tarifaire, sous le contrôle étroit des services de l'Etat.

Remettre en cause cette loi tarifaire et les règles de fixation des péages – alors qu'elles constituent l'un des fondements de l'équilibre économique des concessions – présenterait deux difficultés sérieuses :

- de telles mesures auraient tout d'abord pour conséquence d'engendrer des pertes de recettes pour les sociétés concessionnaires. En l'absence de faute de leur part, de telles mesures unilatérales nécessiteraient la mise en place de compensations financières au bénéfice des sociétés qui pourraient conduire, paradoxalement, à substituer le contribuable à l'utilisateur dans le financement des autoroutes concédées, voire à augmenter les tarifs ;*
- de telles mesures risqueraient également d'altérer l'un des principes essentiels des concessions d'infrastructures : la stabilité des engagements réciproques du concédant et du concessionnaire.*

Ce principe de stabilité contractuelle était au cœur de la valorisation des sociétés lors de leur privatisation. Il est encore plus nécessaire de le respecter aujourd'hui pour inciter les investisseurs, notamment étrangers, à se mobiliser pour financer les nouvelles infrastructures qui sont envisagées par le Gouvernement dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et du plan de relance de l'économie.

La parfaite rationalité et même la légitimité de telles solutions n'apparaît pas dans ces conditions avec évidence.

En définitive, et comme peut le constater la Cour, l'attitude des sociétés concessionnaires n'est en aucune manière fermée au renforcement de la transparence et de l'information des usagers.

Les Sociétés contestent cependant avec force les affirmations de la Cour – non démontrées au surplus – et qui n'ont pu donner lieu à un débat contradictoire sur les chiffres en cause – lesquelles tendent à faire accroire que les Sociétés auraient bénéficié d'un enrichissement non justifié.

En réalité, les Sociétés n'ont fait qu'appliquer les contrats qui les lient à l'Etat et l'équilibre économique de ces conventions doit être respecté. Il s'agit là d'une condition nécessaire à la pérennité et au développement du modèle du partenariat public-privé, nécessaire au financement des infrastructures de demain.

L'application des contrats signés est également l'une des règles de base d'un Etat de droit : les contrats sont faits pour être respectés. On a scrupule à rappeler ici l'évidence qui en résulte : quoi qu'en pense la Cour, les contrats sont applicables en l'état tant qu'ils n'ont pas été modifiés après négociation, accord des parties et indemnisation éventuelle des coûts induits.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

L'insertion sur « Les péages autoroutiers » appelle de la part d'ASF les observations suivantes.

Le contrat de concession et le contrat de plan 2007-2011 d'ASF, antérieurs à la publication en février 2008 du rapport public annuel de la Cour, perdurent dans tous leurs effets et dans leur application.

1) ASF respecte scrupuleusement son contrat de concession quant à l'application des règles tarifaires.

A ce titre, les griefs formulés par la Cour apparaissent non fondés.

Ainsi, il n'est pas acceptable de faire référence à une soi-disant règle de neutralisation des « excès » ou « surplus » de recettes. Cette règle en l'état n'est formalisée par aucun texte et n'est donc pas opposable à ASF. Les rares cas très spécifiques, qui pourraient être soumis à une règle de cette nature, doivent être explicités dans le contrat d'entreprise, comme le stipule le contrat de concession.

Il en est de même des soi-disant notions de « tarif pour un tronçon » et de « tarif kilométrique » pour un trajet. Ces notions n'ont pas de fondement contractuel et ne figurent dans aucun texte.

Les remises accordées aux poids-lourds ne relèvent pas des règles tarifaires mais de la politique commerciale d'ASF. Elles respectent strictement les limites fixées par la réglementation, et au moment de leur mise en œuvre elles n'avaient pas été compensées.

2) ASF applique scrupuleusement son contrat de concession quant à la transparence des tarifs.

ASF a toujours fourni à l'autorité concédante toutes les informations nécessaires au suivi de la concession et a toujours publié les tarifs, notamment sur Internet, conformément au contrat.

Par ailleurs, ASF s'est associée activement à la démarche que l'Etat a engagée en vue d'approfondir les attentes et la satisfaction des usagers du réseau autoroutier en la matière, suite aux recommandations de la Cour, notamment pour ce qui concerne la constitution d'un comité des usagers du réseau autoroutier ou l'information des usagers sur les tarifs.

3) ASF est a priori favorable à des évolutions du cadre juridique des concessions autoroutières.

Elle l'avait déjà clairement exprimé dans sa réponse au rapport public annuel 2008 de la Cour, pour peu que chacune des parties convienne que ces évolutions s'inscrivent dans le respect de l'équilibre financier des concessions et, comme l'avait souligné la Cour, dans le respect des engagements contractuels de l'Etat.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GENERAL D'ESCOTA
(SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES ESTEREL COTE D'AZUR
PROVENCE ALPES)**

L'insertion sur « Les péages autoroutiers » appelle de la part d'ESCOTA les observations suivantes :

Le contrat de concession et le contrat de plan 2007-2011 d'ESCOTA, antérieurs à la publication en février 2008 du rapport public annuel de la Cour, perdurent dans tous leurs effets et dans leur application.

1) ESCOTA respecte scrupuleusement son contrat de concession quant à l'application des règles tarifaires.

A ce titre, les griefs formulés par la Cour apparaissent non fondés.

Ainsi, il n'est pas acceptable de faire référence à une soi-disant règle de neutralisation des « excès » ou « surplus » de recettes. Cette règle en l'état n'est formalisée par aucun texte et n'est donc pas opposable à ESCOTA. Les rares cas très spécifiques, qui pourraient être soumis à une règle de cette nature, doivent être explicités dans le contrat d'entreprise, comme le stipule le contrat de concession.

Il en est de même des soi-disant notions de « tarif pour un tronçon » et de « tarif kilométrique » pour un trajet. Ces notions n'ont pas de fondement contractuel et ne figurent dans aucun texte.

Les remises accordées aux poids-lourds ne relèvent pas des règles tarifaires mais de la politique commerciale d'ESCOTA. Elles respectent strictement les limites fixées par la réglementation, et au moment de leur mise en œuvre elles n'avaient pas été compensées.

2) ESCOTA applique scrupuleusement son contrat de concession quant à la transparence des tarifs.

ESCOTA a toujours fourni à l'autorité concédante toutes les informations nécessaires au suivi de la concession et a toujours publié les tarifs, notamment sur Internet, conformément au contrat.

Par ailleurs, ESCOTA s'est associée activement à la démarche que l'Etat a engagée en vue d'approfondir les attentes et la satisfaction des usagers du réseau autoroutier en la matière, suite aux recommandations de la Cour, notamment pour ce qui concerne la constitution d'un comité des usagers du réseau autoroutier ou l'information des usagers sur les tarifs.

3) ESCOTA est a priori favorable à des évolutions du cadre juridique des concessions autoroutières.

Elle l'avait déjà clairement exprimé dans sa réponse au rapport public annuel 2008 de la Cour, pour peu que chacune des parties convienne que ces évolutions s'inscrivent dans le respect de l'équilibre financier des concessions et, comme l'avait souligné la Cour, dans le respect des engagements contractuels de l'Etat.

**RÉPONSE DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL DE SAPN
(SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE),
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SANEF,
(SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST
DE LA FRANCE)**

En réponse à l'insertion de la Cour des comptes « Les péages autoroutiers », nous vous prions de bien vouloir trouver les éléments ci-après :

1. La Cour souligne que les sociétés ont été privatisées en 2006.

Cet élément factuel n'a cependant eu aucune incidence sur l'évolution des tarifs depuis cette date puisque les textes applicables sont antérieurs aux privatisations, décret relatif aux péages autoroutiers de 1995, articles 25 des cahiers des charges qui fixent les modalités d'augmentation de tarifs, contrat de plan 2004-2008, et que tant l'Etat que Sanef et Sapn en ont eu une interprétation constante jusqu'à ce que la Cour en conteste la justesse en 2007.

2. La Cour considère que le fait de concentrer les hausses de tarifs sur les tronçons ou trajets les plus fréquentés est une pratique critiquable.

Les sociétés du groupe Sanef relèvent en premier lieu que les écarts entre trajets les plus fréquentés et trajets les moins fréquentés sont en tout état de cause beaucoup plus limités que ce qu'ils sont sur tous les autres modes de transport aérien et ferroviaire.

En 2^{ème} lieu, elles relèvent que la fixation de tarifs plus élevés sur les trajets chargés, ainsi que son corollaire, la fixation de tarifs moins élevés sur les trajets les moins chargés, est la tarification qui optimise d'un point de vue collectif l'utilisation de l'autoroute, comme le démontrent toutes les théories de la tarification des services publics.

Enfin, elles soulignent que l'existence de système de péages ouverts en certains points du réseau, principale source des écarts entre tarifs kilométriques, permet à de nombreux usagers en zone urbaine d'emprunter gratuitement l'autoroute sur de petits trajets.

3. La Cour déplore la non compensation de la baisse des remises aux poids lourds imposée par l'application de la directive eurovignette.

Les sociétés du groupe Sanef rappellent que lorsque ces remises ont été mises en œuvre, aucune compensation n'a été accordée aux sociétés, sans que la Cour n'y trouve alors à redire.

Enfin, les sociétés du groupe Sanef ont mis en œuvre de multiples actions en faveur des poids lourds :

- Remplacement de la carte magnétique par un badge de télépéage permettant l'acquittement du péage plus rapidement et dans de meilleures conditions de confort.
- Depuis 2007, doublement de la capacité de traitement à distance des requêtes des clients en créant un nouveau centre d'appels à Rouen et en engageant une force commerciale dédiée pour aider les clients à optimiser les coûts d'exploitation de leurs flottes.
- Configuration sur tout le réseau des voies de télépéage avec amélioration de la signalisation et multiplication des chenaux accessibles aux poids lourds.
- Expérimentation sur l'autoroute A29 d'un télépéage sans arrêt, permettant d'économiser environ 1 litre de carburant à chaque passage.
- Report de facturation entre juin et septembre 2008, correspondant à un allongement de 30 jours des délais de paiement pour les transporteurs, pour un coût de mise en œuvre de 1 M€ et un risque sur les encours péage de 11,8 M€ pour les sociétés du groupe.
- Mise en place sur l'autoroute A13 d'une information dynamique sur la disponibilité des places de stationnement poids lourds sur les aires.