



## **Projet de mise à 2x3 voies A63 en Gironde Fiche thématique sur le péage**

### **1 ) Est-il envisageable de procéder aux travaux d'élargissement sans mise à péage, grâce à un adossement dans la concession A63 - Atlandes ?**

L'adossement de la mise à 2x3 voies de l'A63 en Gironde à la concession Atlandes n'est pas envisageable. En effet la jurisprudence constante du Conseil d'Etat impose la réalisation d'un appel d'offres pour toute nouvelle section de concession autoroutière sauf si une mise en concession de cette section est rendue impossible par des circonstances intrinsèques et objectives, en particulier d'absence d'autonomie fonctionnelle. Or le scénario 2 du dossier de concertation montre qu'une concession autonome est parfaitement possible pour la mise à 2x3 voies de l'A63 en Gironde.

### **2 ) Dans le cadre du scénario 2 (aménagement complet par concession), quel est le cadre juridique applicable au système de péage ?**

- **Quelles dépenses sont couvertes par les recettes du péage ?**

L'article L122-4 du code de la voirie routière dispose que le péage assure la couverture des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

- **La gratuité est-elle envisageable pour les usagers locaux ?**

Un péage autoroutier est une redevance pour service rendu. Or le principe d'égalité devant les charges publiques, dont font partie les redevances pour service rendu, implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables.

Dès lors, pour un trajet donné, dans la mesure où il n'existe pas de différence de situation entre les usagers locaux et les autres usagers qui bénéficient du même service, le principe d'égalité des usagers devant le péage ne permet pas la gratuité pour les usagers locaux pour un trajet payant pour les autres usagers.

- **Des réductions de tarifs sont-elles envisageables pour les usagers locaux ?**

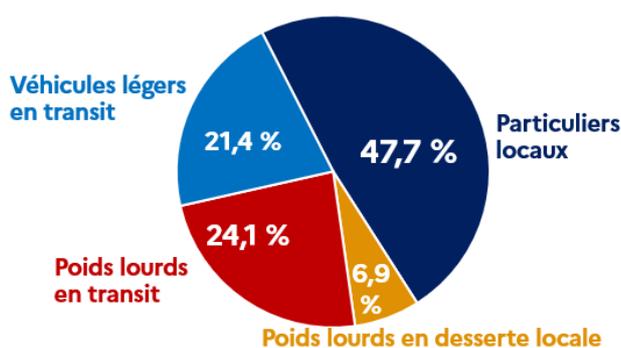
Le principe d'égalité devant les charges publiques ne fait pas obstacle à ce que des situations différentes fassent l'objet de solutions différentes. Ainsi le concessionnaire peut proposer des abonnements pour les usagers fréquents avec un tarif dégressif en fonction de la fréquence d'usage de l'autoroute. Dans le cadre de l'appel d'offre, l'Etat incitera fortement les candidats à proposer des formules attractives. A titre d'illustration, des formules permettant des réductions jusqu'à 40% ont ainsi été proposées dans les dernières procédures achevées.

- **Un péage supporté uniquement pour les poids-lourds et une gratuité pour les véhicules légers est-il envisageable ? Est-il envisageable d'augmenter le ratio entre le tarif de péage des poids-lourds et celui des véhicules légers ?**

En droit national, une redevance pour service rendu est soumise au principe de proportionnalité entre la redevance payée et le service rendu. Dès lors, si les péages peuvent être différenciés en fonction des caractéristiques physiques des véhicules, il n'est pas possible d'exonérer certains usagers. En outre, le droit communautaire impose le plafonnement des péages supportés par les poids lourds à la part des coûts qui peut leur être imputée : usure de la route, occupation plus importante de la voirie, etc. Dans le cadre du projet, le maître d'ouvrage propose de mobiliser tous les leviers disponibles : ainsi l'écart de tarif entre les VL et les PL présenté dans le dossier de concertation, en euros hors taxe, est de l'ordre de 1 à 6 alors que cet écart est, en moyenne sur le réseau autoroutier, compris entre 1 à 3 et 1 à 4. Cette répartition permettrait un tarif kilométrique VL près de 2 fois inférieur à la moyenne observée sur le réseau concédé.

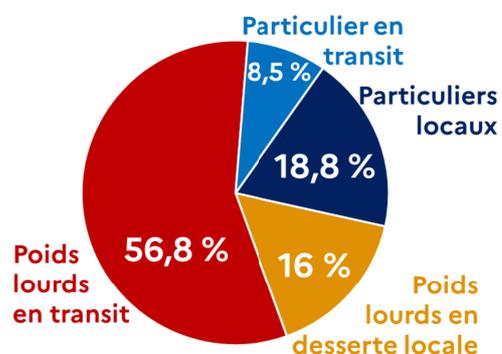
Les études de trafic réalisées montrent que l'autoroute sera principalement utilisée par les véhicules légers, dès lors, il n'est pas possible d'imputer l'ensemble des coûts liés à l'aménagement à 2x3 voies ; de l'exploitation et de l'entretien de l'A63 en Gironde aux seuls poids-lourds.

*Qui circule sur l'A63 en Gironde ?*



Afin de prendre en compte les coûts des aménagements et des charges d'exploitation qui sont imputables aux poids-lourds, le tarif de péage applicable aux poids-lourds est plus élevé que celui applicable aux véhicules légers, dès lors ces derniers représentent une part plus importante des recettes de péage.

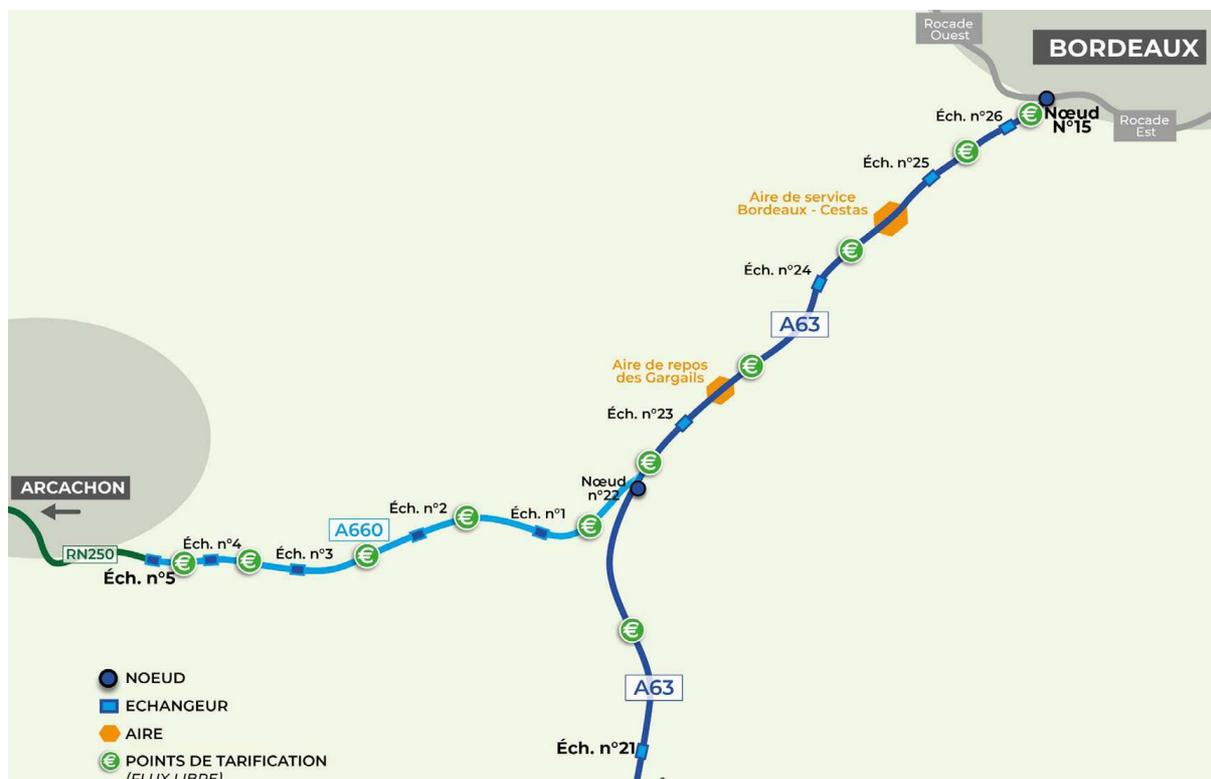
*Qui paye sur l'A63 en Gironde ?*



Ces camemberts sont faits à l'année de mise en service pour les trafics et avec les tarifs indiqués dans le dossier de concertation.

### 3 ) Dans le cadre du scénario 2, quel est le coût du péage pour un trajet donné ?

Les tarifs de péage présentés dans le dossier de concertation (4 cts €<sub>2020</sub>/km TTC pour les VL et 20 cts €<sub>2020</sub>/km HT pour les PL) sont des tarifs kilométriques. Le montant de péage dû par l'utilisateur pour l'usage de l'autoroute dépend donc de la distance parcourue (l'automobiliste paie en fonction du parcours réellement effectué connu via le nombre de portiques franchis).



Ces tarifs kilométriques ont été calculés pour être les plus faibles possibles, tout en assurant l'équilibre financier de la concession compte-tenu du coût des travaux et des niveaux de trafic estimés par les services de l'Etat, il est toutefois rappelé que les montants finaux ne seront connus qu'après l'appel d'offres de concession.

Dans le cas de l'option A du scénario 2 (scénario avec 11 portiques de tarification) et en appliquant le tarif kilométrique prévisionnel, le tarif que devrait payer un usager VL (en € 2020 TTC) pour emprunter l'autoroute entre deux échangeurs serait alors :

Échangeurs d'A63	15	26	25	24	23	22	21
15	0,00 €	0,07 €	0,24 €	0,47 €	0,84 €	1,02 €	1,44 €
26	x	0,00 €	0,17 €	0,40 €	0,77 €	0,95 €	1,35 €
25	x	x	0,00 €	0,23 €	0,60 €	0,78 €	1,18 €
24	x	x	x	0,00 €	0,37 €	0,55 €	0,95 €
23	x	x	x	x	0,00 €	0,18 €	0,59 €
22	x	x	x	x	x	0,00 €	0,41 €
21	x	x	x	x	x	x	0,00 €

Ainsi, un usager en VL entrant à Cestas (24) et sortant à Salles (21) paierait 0,95 €, un usager VL arrivant de la rocade (15) et sortant à Mios (23) paierait 0,84 €.

#### **4 ) Comment l'Etat s'assure que le futur concessionnaire n'est pas en situation de rentabilité excessive ?**

Le choix du concessionnaire résulte d'une procédure d'appel d'offres qui permet de choisir le concessionnaire le « mieux disant ». Ce processus concurrentiel permet ainsi, toute chose égale par ailleurs, de sélectionner le concessionnaire proposant le meilleur équilibre pour l'utilisateur, garantissant une rémunération raisonnable des capitaux investis tenant compte des risques pris. Le caractère raisonnable de cette rémunération fait par ailleurs partie des éléments contrôlés par l'autorité de régulation des transports qui donne un avis public sur les projets de contrat avant leur approbation par l'Etat.

Outre ce double contrôle initial, le code de la voirie routière (article L. 122-4) dispose également depuis 2016 que les cahiers des charges prévoient un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales.