



Tarifs autoroutiers : l'État à la manœuvre

Fiche pratique publié le **01/02/2022**, vu **785 fois**, Auteur : [Le droit dans tous ses états](#)

La hausse des péages intervenue le 1er janvier 2022 n'est pas une bonne nouvelle pour les automobilistes. Pourtant, cette évolution à la hausse repose sur des raisons économiques et juridiques fortes.

La hausse des tarifs des péages d'autoroutes, intervenue comme chaque année au 1^{er} février, n'est jamais une nouvelle réjouissante pour les usagers. Une hausse d'autant plus mal reçue cette année que l'inflation est de retour et vient grever le pouvoir d'achat des Français. S'il est difficile de lutter contre l'inflation, il faut toutefois rappeler que la hausse des péages est strictement encadrée par la loi.

Depuis le 1^{er} février 2022, les tarifs des péages d'autoroutes ont augmenté de [2 % en moyenne](#). Une tendance haussière relativement faible, mais plus élevée qu'en 2021 (+0,44 % en moyenne) et qui s'inscrit surtout dans un contexte délicat avec une reprise de l'inflation – près de 3 % en un an – et une campagne présidentielle déjà électrique.

La révision des tarifs des péages a lieu chaque 1^{er} février et varie notamment en fonction de l'inflation. C'est pourquoi 2022 signe l'augmentation la plus forte depuis plusieurs années. De nouveaux tarifs calculé dans un cadre légal dans lequel l'État s'assure du respect des contrats signés avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Une hausse encadrée par la loi et contrôlée par l'État

La fixation des tarifs de péage est d'abord encadrée par des [dispositions législatives](#) (article L. 122-4 du code de la voirie routière) et réglementaires (décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers). Des lois et des réglementations que les sociétés d'autoroutes sont tenues d'appliquer. L'évolution des tarifs est ainsi plafonnée à 70 % de l'inflation pour les concessions historiques. Pour les concessions les plus récentes (depuis les années 2000), cette augmentation dépend également d'un panier d'indices des prix et des coûts des travaux.

De plus, le niveau des tarifs de péage et leurs modalités d'évolution annuelle pour toute la durée de la concession sont fixés par le [cahier des charges](#) annexé à chaque convention de concession. Un cadre strict qui peut éventuellement être modifié par voie d'avenant, pour tenir compte notamment de la conclusion d'un contrat de plan avec l'État – les hausses spécifiques ainsi convenues visant à compenser des investissements supplémentaires ne figurant pas initialement dans le cahier des charges.

Il est aussi possible pour les automobilistes de profiter d'un gel exceptionnel des tarifs décidé par les SCA. Les usagers qui empruntent régulièrement les autoroutes gérées par Vinci Autoroutes ont eu la bonne surprise de voir la grande majorité des tarifs trajets de courtes et moyennes distances gelés en 2022. Deux tiers des trajets de moins de 50 km et 80% des trajets de moins de

30 km ne sont pas concernés par la hausse des tarifs intervenue ce 1^{er} février.

Encadrée par la loi et inscrite dans le contrat de concession, la hausse des tarifs fait également chaque année l'objet de contrôles approfondis. Concrètement, avant chaque hausse annuelle, [les grilles tarifaires](#) (détaillées pour chaque trajet possible et pour chaque classe de véhicules) sont soumises par les concessionnaires à l'État, qui s'assure de la conformité des évolutions envisagées avec les dispositions du contrat de concession et, le cas échéant, du contrat de plan. Ces grilles tarifaires sont notamment soumises au [contrôle approfondi](#) de la direction des infrastructures de transport (DIT) et de la direction générale de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF).

Ainsi, les évolutions tarifaires font l'objet d'une approbation tacite ou d'une approbation par arrêté conjoint du ministère chargé de la voirie nationale et du ministère chargé de l'économie. Dans tous les cas, c'est l'État qui a le dernier mot.

Pour éclairer sa décision en matière d'évolution des tarifs des péages, [l'Autorité de régulation des transports](#) (ART) donne un avis préalable sur tout projet d'avenant à un contrat de concession ayant un impact sur les tarifs. L'ART veille en particulier à l'adéquation entre le montant des hausses envisagées et les coûts supplémentaires à la charge du concessionnaire.

Le péage pour financer les infrastructures autoroutières

Le droit des sociétés concessionnaires à percevoir le péage en contrepartie de la construction, de l'extension, de l'entretien et de l'exploitation de leur réseau constitue en effet [le fondement](#) même du contrat de concession autoroutière. La mission de construction et d'exploitation d'une autoroute ayant le caractère d'un service public, le péage autoroutier est une [redevance](#) pour service rendu.

Rappelons également que si l'État garde le contrôle des tarifs, il garde également [la maîtrise du service public](#) délégué. Le contrat de concession lui donne en effet la faculté d'infléchir les orientations prises par la société concessionnaire dans l'intérêt du service public. Via ce contrat très cadré, l'État dispose également des moyens juridiques pour modifier l'organisation du service public... Et les concessionnaires sont aussi tenus de rendre compte de leur gestion sur les plans technique et financier. Enfin, l'État garde la propriété des infrastructures, qui doivent lui être restituées en bon état à l'issue du contrat.

En contrepartie des risques et des investissements qu'il leur transfère, l'État autorise donc les sociétés d'autoroutes à se rémunérer via un système de péage. Mais il convient de préciser que plus de 40 % du prix du ticket revient *in fine* à l'État via divers impôts et taxes (redevances domaniales, taxes d'aménagement sur le territoire, impôt sur les sociétés, TVA). Avec un [chiffre d'affaires à plus de 10 milliards d'euros](#) pour les sociétés d'autoroutes en 2018, ce sont ainsi [plus de 4 milliards d'euros](#) qui tombent dans les caisses de l'État chaque année.

Selon l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (Asfa), [sur 100 euros facturés au péage](#), 40 sont directement reversés à l'État, 30 servent à la construction et à la modernisation du réseau, 13 sont mobilisés pour l'exploitation et le service et 17 constituent les bénéfices du concessionnaire. Des bénéfices utilisés pour rembourser les emprunts liés à la construction, continuer à développer des services innovants et enfin rémunérer ses actionnaires.

Le péage est donc un passage obligé afin de maintenir des infrastructures autoroutières en excellent état. La nouvelle d'une hausse n'est jamais bonne, mais se passer de ce système comme certains responsables politiques le promeuvent aujourd'hui ferait en réalité peser le coût

des autoroutes sur la collectivité – donc sur l'impôt et les finances publiques.