

EXPOSITION
Brigitte Bardot
 enchante
 Saint-Tropez
 PAGE 29



GÉNÉALOGIE
 Les Français veulent
 tout savoir du passé
 de leur maison
 PAGE 10



(MAXPPP/MICHEL HOUET.)

CABARET
 La troupe
 du Lido célèbre
 sa fondatrice
 PAGE 34



(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

ILE-DE-FRANCE

1,20 €

le Parisien

Dimanche

www.leparisien.fr

IDF DIMANCHE 27 JUIN 2010

N° 20463 BIS



Publicité

MILLÉNIUM 2
 LA FILLE QUI REVAIT D'UN BIDON D'ESSENCE ET D'UNE ALLUMETTE
 SORTIE LE 30 JUIN

USAGERS EN COLÈRE

Des autoroutes hors de prix

L'association 40 Millions d'automobilistes jette un pavé dans la mare. Jugeant l'augmentation des tarifs autoroutiers beaucoup trop importante, ce collectif dépose un recours devant le Conseil d'Etat lui demandant d'annuler ces hausses de prix. **PAGES 2 ET 3**

VILLIERS-LE-BEL

Un jeune homme
 de 19 ans tué dans
 une fusillade

PAGE 11

AFFAIRE BETTENCOURT

Nicolas Sarkozy
 prend la défense
 d'Eric Woerth

PAGE 4

SUICIDE À COURSAN



(AFP/RAYMOND ROIG.)

L'hommage des
 collégiens à Chloé

PAGE 12

VOYAGES OFFICIELS

Le nouvel Airbus
 présidentiel prêt
 à décoller

PAGE 7

ENQUÊTE

Qui
 veut
 encore
 être
 prêtre
 en 2010



(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

ALLEMAGNE - ANGLETERRE

Ça promet



Le stade de Bloemfontein va s'enflammer cet après-midi (16 heures) pour le premier grand choc du Mondial entre les Allemands de Klose et les Anglais de Rooney. Hier soir, le Ghana s'est offert son ticket pour les quarts. **PAGES 16 À 18**

(PHOTOMONTAGE/GETTY IMAGES/CAMERON SPENCER, AFP/HOANG DINH NAM, MAXPPP/EPA/CARL FOURIE.)

R 20174 - 627 - 1,20 €



Tarifs autoroutiers : les

TRAFIC. A la veille des grands départs en vacances, un comité d'usagers des autoroutes met en cause l'Etat pour avoir accordé en catimini aux sociétés d'autoroutes une hausse des péages. Et cela en pleine crise.

A moins d'une semaine du départ en vacances de millions de juilletistes, 40 Millions d'automobilistes a décidé de jeter de gros pavés sur le bitume des autoroutes. Alors que les sociétés autoroutières anticipent un prochain week-end hautement lucratif, l'association, créée en 2005, estime que l'Etat l'a mise devant le fait accompli, en accordant cet hiver des hausses tarifaires à deux concessionnaires importants, Cofiroute et APRR. Elle a donc déposé fin mars un recours devant le Conseil d'Etat afin d'obtenir l'annulation de ces décisions. Une première juridique en France.

Une jungle de prix

« En créant l'an dernier un comité des usagers des autoroutes, l'Etat avait fait un pas dans la bonne direction. Mais si cette nouvelle structure élude la question essentielle des tarifs, elle ne sera qu'une coquille vide », met en garde le délégué général de 40 Millions d'automobilistes, Laurent Hecquet (voir son interview ci-dessous). De fait, les questions tarifaires restent essentielles : s'y re-



trouver dans la jungle des prix des péages relève de la gageure. Et de nombreuses questions demeurent sans réponse. Pourquoi, alors que de nombreux tronçons sont désormais amortis, les automobilistes ne voient-ils pas leur facture diminuer ? Pourquoi surtout, « entre 2005 et 2010, le prix au kilomètre a-t-il bondi de 7,8 % à 11,07 %, selon les réseaux, soit bien plus que l'inflation (7,6 %) ? » questionne Daniel Dechaux, en charge des infrastructures au sein de cette association*. Si, lors de leur négociation tarifaire avec l'Etat, les sociétés privées qui gèrent les 8 628 km d'autoroutes en France mettent souvent en avant les investissements nécessaires (tunnels, rénovation d'une voie, etc.) ou encore, récemment, la chute du trafic de camions pour cause de crise, les derniers chiffres que nous avons recueillis prouvent, eux, que leurs profits n'ont pas franchement pâti de la crise : l'an dernier, le résultat net de trois des quatre principaux exploitants a dépassé 1,2 milliard d'euros.

ODILE PLICHON ET AYMERIC RENOÛ

* A lire sur blog.40millionsdautomobilistes.com

REPÈRES

- **8 628 km** d'autoroutes, en France, en 2009.
- **Les réseaux les plus importants** : Autoroutes du Sud de la France (ASF), 2 714 km, groupe Vinci ; Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) : 1 821 km, filiale de Eiffage (majoritaire) - Macquarie ; Sanef : 1 743 km au nord de Paris, filiale d'Abertis ; Cofiroute : 1 200 km, surtout à l'ouest, filiale de Vinci.
- **Trafic en 2009** : - 11 % pour les poids lourds, + 3,5 % pour les véhicules légers.
- **De 2005 à 2010, les hausses de tarifs** se sont étalées entre 7,79 % (Cofiroute), 8,51 % (APRR), 8,85 % (Sanef) et 11,07 % (ASF).
- **Budget péage** : en 2009, il avoisinait 175 €/an et par voiture, selon l'Automobile Club. Si les tarifs ont en moyenne augmenté de 2,32 % en 2009, comme ils ont davantage été relevés sur les tronçons les plus empruntés, cela a généré une envolée de 6,05 % dans le budget.

« L'Etat a masqué sciemment une partie des hausses »

LAURENT HECQUET ● délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes

Laurent Hecquet explique pourquoi son association a décidé de saisir le Conseil d'Etat sur les tarifs autoroutiers.

Pourquoi partir en guerre contre le système de tarification des péages autoroutiers ?

LAURENT HECQUET. Parce que nous avons la désagréable sensation d'avoir été floués au sein du tout nouveau Comité des usagers du réseau routier mis en place en fin d'année dernière. Malgré nos demandes, le sujet de l'augmentation des tarifs de péages n'y a pas été discuté, alors qu'il est essentiel, et alors même que l'Etat et plusieurs sociétés d'autoroutes négociaient des renouvellements de contrats. Les automobilistes que nous représentons n'ont donc pas eu voix au chapitre.

Que s'est-il passé ?

Le comité a été mis en place en septembre, mais la première réunion ne s'est tenue qu'en janvier à cause de la lenteur de la nomination des deux représentants du Sénat et de l'Assemblée nationale. Entre-temps, les augmentations de tarifs de deux sociétés ont été annoncées dans des contrats de cinq ans. Celles pour Cofiroute semblent entrer dans le cadre des contrats avec l'Etat, mais celles d'APRR sont, de notre point de vue, entachées d'irrégularités. Nous avons donc déposé fin mars un recours auprès du Conseil d'Etat afin d'obtenir la nullité du décret et obliger l'Etat à nous apporter une réponse sur l'absence de consultation préalable, comme cela est prévu par la loi, du comité des usagers du réseau routier. Nous dénonçons le fait d'avoir voulu sciemment masquer une partie des augmentations.

Sur quels points attaquez-vous également le calcul de la hausse de certains tarifs ?

Un contrat de concession — c'est valable pour APRR, Cofiroute mais aussi ASF ou Escota — prévoit une hausse des tarifs en fonction de l'in-

flation. Sur la période à prendre en compte, d'octobre à octobre, elle recule de 0,2 %, mais l'administration et les sociétés n'en tiennent pas compte et font leurs calculs sur une base de 0 % ! A l'échelle de chaque usager, cela ne représente pas grand-

chose, quelques centimes d'euros au pire, mais c'est contraire aux règles. L'association 40 Millions d'automobilistes n'est pas contre les péages. Il est logique de payer pour un service rendu, mais il faut respecter la loi. PROPOS RECUEILLIS PAR A.R. ET O.P.



Laurent Hecquet.

(DR.)

VOIX EXPRESS

PROPOS RECUEILLIS PAR SOPHIE BORDIER

Comprenez-vous les disparités de tarifs au péage selon les tronçons ?



Joël Berda

26 ans
professeur de musique
Vannes (56)

« **Pas du tout.** Le raisonnement selon lequel plus il y a de fréquentation et plus on paie, c'est vraiment abuser. Je n'avais pas pris conscience des écarts. Ce serait peut-être moins cher si l'Etat entretenait les autoroutes, cela uniformiserait les tarifs. Chez moi, en Bretagne, on a la chance de rouler sur des 2 x 2 voies gratuites entretenues par l'Etat. Mais on ne doit pas dépasser 110 km/h ! »



Fabrice Pagès

39 ans
cadre de banque
Boulogne-Billancourt (92)

« **Je peux comprendre** que les nouveaux tronçons soient plus chers le temps d'être amortis. Plus la fréquentation augmente, plus les tarifs devraient diminuer. Et les écarts d'une portion à l'autre sont étonnants. Entre Nanterre et Versailles, je paie 4,50 € pour 7 km. Même si leur service est meilleur, les sociétés privées sont là pour faire du profit. Tant que les gens sont prêts à payer, elles continuent. »



Marie Lesourd

56 ans
cadre de santé
Pont-à-Mousson (54)

« **Absolument pas !** Déjà, je trouve anormal que les péages existent. Pour moi, c'est l'octroi ! On devrait pouvoir circuler gratuitement. Les sociétés privées font du profit à mort. Il faudrait que les automobilistes boycottent les péages. L'Etat devrait peut-être reprendre les choses en main. Personnellement, j'évite de prendre l'autoroute dès que je peux. J'ai enregistré la consigne sur mon GPS. »



Eléonore Guedet

23 ans
étudiante
Paris (XVI^e)

« **Oui,** chaque société privée gère en fonction de ses besoins. Je pense que les tarifs sont liés à la construction, puis à l'entretien des voies, des tunnels... Mais je n'avais pas remarqué les disparités. En famille, nous utilisons le télépéage. Avec ce mode de paiement, c'est difficile de se rendre compte. En tant qu'étudiante, quand je suis seule, j'évite les péages et je circule sur les routes nationales. »



Anthony Zorzetto

27 ans
cadre informatique
Marles-en-Brie (77)

« **Cela ne m'étonne pas.** Dans ce monde capitaliste, les autoroutes les plus fréquentées sont les plus chères alors que l'investissement de départ devrait être amorti avec la fréquentation. Il n'y a pas de raison qu'on ait des différences du simple au quintuple... Heureusement que ce n'est pas la même société qui gère l'ensemble des autoroutes ! Chaque fois que je peux, j'évite les autoroutes. »

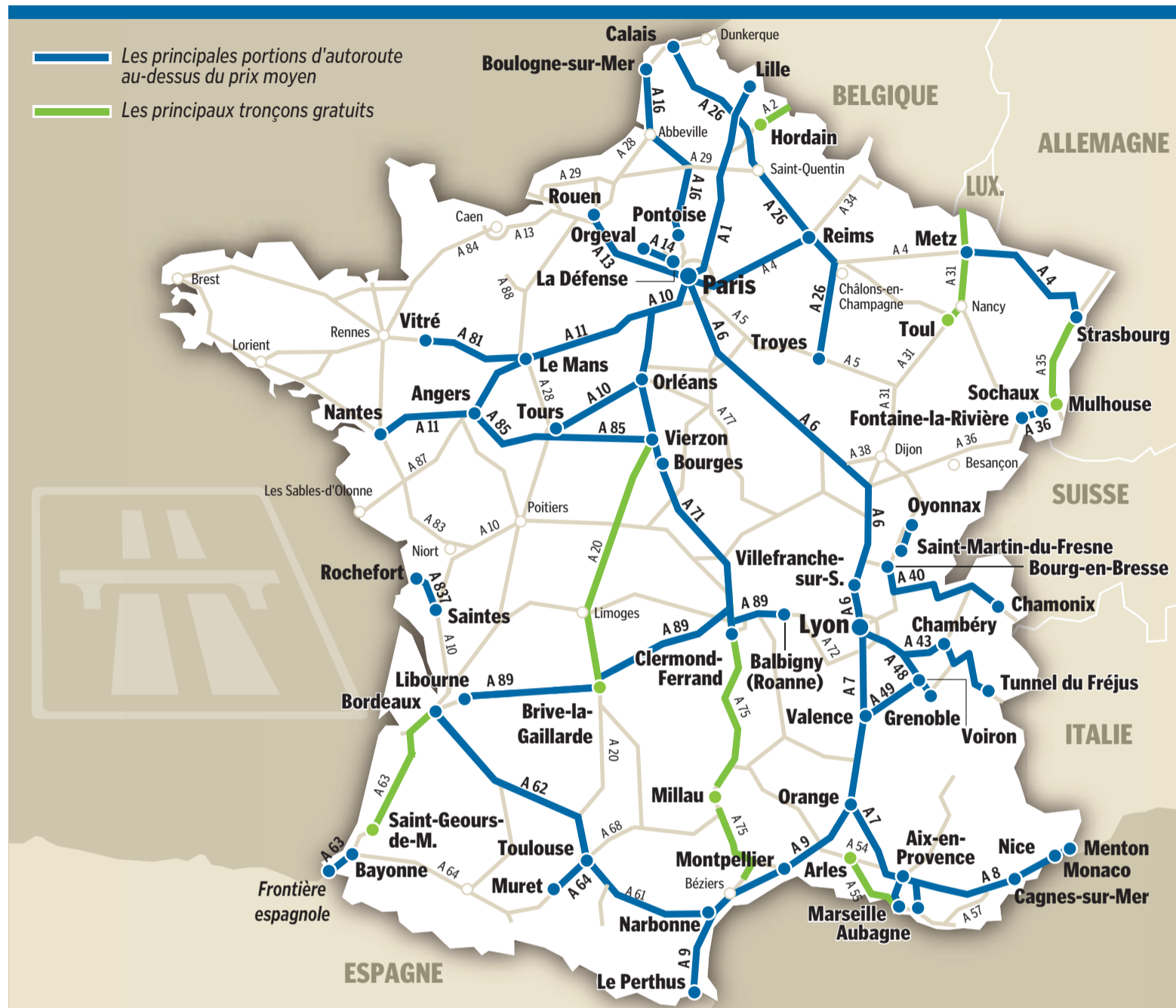
automobilistes se rebiffent

La règle de calcul

Le prix des péages représente, depuis la privatisation des autoroutes en 2005, 97 % des recettes des sociétés concessionnaires. Chaque tarif fait l'objet de négociations avec l'Etat et l'administration au sein de la Direction des infrastructures de transports (DIT). Les hausses sont revues chaque année, même si elles sont encadrées par des conventions de cinq ans, et ne doivent pas être inférieures à 70 % de l'inflation annuelle (85 % pour le réseau ASF Escota). En contrepartie de ces augmentations, les sociétés d'autoroutes s'engagent à investir pour rénover leur réseau et améliorer le confort et la sécurité de leurs clients automobilistes. Pour établir ses tarifs, chaque société d'autoroutes découpe son réseau en « sections de référence » auxquelles est attribué un taux kilométrique moyen (TKM) qui sert à calculer le montant du péage par tronçon. Les taux ne sont malheureusement pas publiés et donnent parfois lieu à des écarts de tarifs incompréhensibles aux yeux du public. Car les sociétés sont libres de répercuter la hausse moyenne négociée avec l'Etat comme bon leur semble sur leur réseau. Et la tentation de ne pas trop augmenter une section d'autoroute peu fréquentée pour appliquer une hausse plus fructueuse sur une section très « roulée » est devenue l'astuce en or pour engranger de confortables recettes.

La Cour des comptes dénonce un système opaque

Si les nouveaux tarifs appliqués depuis le 1^{er} février ont augmenté de « 0,5 % en moyenne pondérée » comme se félicite l'Association professionnelle des sociétés d'autoroutes (Asfa), certaines portions de bitume ont donc subi des hausses beaucoup plus fortes. L'autre subtilité consiste à faire payer plus cher les longs trajets que les petites distances entre deux péages. C'est ce que les professionnels appellent la technique du « foisonnement ». Un Paris-Lille revient ainsi plus cher d'un euro à un automobiliste qui roule d'une traite entre ces deux villes par rapport à celui qui, sortant trois fois de l'autoroute, fera Paris-Senlis, Senlis-Compiègne et Compiègne-Lille ! En 2008, la Cour des comptes a tapé du poing sur la table en dénonçant des hausses excessives et un système souffrant d'une opacité flagrante. L'Etat avait promis d'être davantage regardant et, sur recommandation de la Cour, a mis en place le comité des usagers du réseau routier. Celui-là même qui a l'impression de compter pour du beurre.



LES PRINCIPAUX TRONÇONS AU-DESSUS DE LA MOYENNE NATIONALE

TRAJET	AUTOROUTE	PRIX AU KM*	TRAJET	AUTOROUTE	PRIX AU KM*
LA DÉFENSE → ORGEVAL	A 14	0,428 €	PARIS → VITRÉ	A 11, A 81	0,096 €
ST-MARTIN-DU-F. → OYONNAX	A 404	0,131 €	ROCHEFORT → SAINTES	A 837	0,095 €
PARIS → ROUEN	A 13	0,123 €	LYON → ORANGE	A 7	0,092 €
LYON → GRENOBLE	A 43, A 48	0,120 €	PARIS → BORDEAUX	A 10	0,092 €
LYON → CHAMBÉRY	A 43	0,118 €	MONTPELLIER → LE PERTHUS	A 9	0,088 €
LYON → VILLEFRANCHE-SUR-S.	A 6	0,118 €	PARIS → LILLE	A 1	0,087 €
VALENCE → GRENOBLE	A 49	0,117 €	ORLÉANS → BOURGES	A 71	0,087 €
SOCHAUX → FONTAINE-LA-RIVIÈRE	A 36	0,117 €	BOULOGNE → PONTOISE	A 16	0,087 €
LYON → TUNNEL DU FRÉJUS	A 43	0,116 €	LIBOURNE → BALBIGNY (ROANNE)	A 89, A 71, A 72	0,087 €
BAYONNE → FRONTIÈRE ESPAGNOLE	A 63	0,115 €	NARBONNE → TOULOUSE	A 61	0,083 €
TOULOUSE → MURET	A 64	0,113 €	ANGERS → VIERZON	A 85	0,082 €
AIX-EN-PROVENCE → AUBAGNE	A 52	0,113 €	ORANGE → MONTPELLIER	A 7, A 9	0,082 €
BOURG-EN-BRESSE → CHAMONIX	A 40	0,111 €	METZ → STRASBOURG	A 4	0,080 €
PARIS → LE MANS	A 11	0,106 €	PARIS → REIMS	A 4	0,080 €
CAGNES-SUR-M. → MENTON	A 8	0,105 €	CALAIS → TROYES	A 26	0,079 €
AIX-EN-PROVENCE → MONACO	A 8	0,104 €	PARIS → LYON	A 6	0,078 €
PARIS → TOURS	A 10	0,101 €	BOURGES → CLERMONT-FERRAND	A 71	0,077 €
PARIS → ORLÉANS	A 10	0,101 €	TOULOUSE → BORDEAUX	A 62	0,077 €
PARIS → NANTES	A 11	0,098 €			
			MOYENNE NATIONALE AU KILOMÈTRE		0,062 €

*Chiffres arrondis. Source : 40 Millions d'automobilistes.

Encore près de 1,3 milliard de profits réalisés l'an dernier

Mi-2005. Le Premier ministre Dominique de Villepin décide de vendre les participations que l'Etat possède dans ASF (50 %), la Sanef (70 %) et APRR (75 %). Depuis, et jusqu'en 2032, les sociétés qui ont décroché ces concessions (Vinci pour ASF, Abertis pour la

Sanef, etc.) exploitent le réseau, tandis que l'Etat reste propriétaire. Un business très rentable... même en période de crise : en 2009, alors que la France était durement touchée par la récession, le résultat net d'ASF est passé de 600 à 627 M€ (+ 4,5 %), celui d'APRR de 311 à 349 M€ (+ 12 %) et

celui de Cofiroute de 231,5 à 315 M€ (+ 36 %). Ces trois gros exploitants ont donc engrangé près de 1,3 Md€ de bénéfices l'an dernier... Et ce n'est pas fini. Le 22 juin, le conseil d'administration d'APRR a avalisé le lancement d'une offre publique de retrait (OPR), les derniers ac-

tionnaires publics (minoritaires) étant priés de se dessaisir de leurs actions, à un prix fixé à 55 €. Dénonçant cette « logique de privatisation totale » qui empêchera tout « contrôle public », le président PS du conseil général de Saône-et-Loire, Arnaud Montebourg, rappelle que le prix fixé est faible : en

2006, la même opération avait échoué car les actionnaires estimaient le tarif — 61 € par action — insuffisant. Au vu des profits récurrents de ce géant depuis trois ans, on comprend mal comment la valeur de l'action a pu être revue... à la baisse.

ODILE PLICHON