

N° 472655
Mme G...

7^{ème} chambre jugeant seule

Séance du 7 décembre 2023
Lecture du 29 décembre 2023

Conclusions

M. Marc PICHON de VENDEUIL, Rapporteur public

1. Mme Laura G..., qui réside à Chambéry et est étudiante – nous serions prêt à parier que c'est en droit –, vous a saisis d'un recours pour excès de pouvoir contre le décret du 30 janvier 2023 approuvant les avenants aux conventions passées entre l'Etat et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA).

Au vu du contenu de ces écritures et pour leur donner une portée utile, nous vous invitons à considérer qu'elle conteste en particulier le 17^{ème} avenant à la convention conclue avec la société AREA en tant qu'il modifie l'article 25 de son cahier des charges, relatif au tarif des péages, qui, comme vous le savez, constitue des clauses réglementaires.

Au bénéfice de cette interprétation, vous pourrez alors admettre l'intérêt à agir de la requérante, qui se prévaut de sa qualité d'usager des autoroutes locales en ne produisant que quelques factures... mais vous n'êtes à vrai dire guère formalistes sur ces questions.

2. Nous pouvons alors en venir au fond de la requête, dont nous vous signalons dès à présent qu'elle ne comporte aucun moyen dirigé contre les vices propres du décret d'appréciation, qui sont les seuls à pouvoir être utilement soulevés contre un tel acte (CE 23 décembre 2016, *Association Etudes et consommation CFDT du Languedoc-Roussillon*, n°s 392815 392819, T. pp. 831-

832-872) : ceci ne pourra vous conduire qu'à rejeter les conclusions dirigées contre le décret proprement dit.

3. L'essentiel réside toutefois dans la critique de la clause réglementaire relative au tarif des péages, au nom de laquelle la requérante articule quatre moyens.

3.1. En premier lieu, elle soutient que les hausses de péages prévues par les clauses du cahier des charges de la concession méconnaissent l'article 3 du décret du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, qui donne compétence aux ministres chargés de l'économie et de l'équipement pour arrêter les tarifs de péage jusqu'à la conclusion d'un contrat de plan.

Vous jugez que « cette compétence doit toutefois s'exercer dans le respect des clauses du cahier des charges, approuvé par décret en Conseil d'Etat, de la concession, lorsque celles-ci régissent le taux de hausse annuelle des tarifs de péage applicable au réseau concédé, et présentent de ce fait un caractère réglementaire. » (CE 24 février 2011, *Association « 40 millions d'automobilistes »*, n° 337920, T. p. 1174).

En d'autres termes, vous interprétez le décret du 24 janvier 1995 comme permettant à l'Etat, en signant les avenants avec les sociétés d'autoroute, de prédéterminer par leurs cahiers des charges les tarifs de péages qui seront ultérieurement fixés par arrêtés interministériels.

Dans ces conditions, le moyen soulevé est inopérant en tant qu'il est dirigé contre les hausses prévues par avenant puisque les dispositions du décret ne trouvent à jouer qu'ultérieurement, lors de la prise des arrêtés gouvernementaux.

3.2. En deuxième lieu, la requête estime que l'augmentation des tarifs est disproportionnée au regard des dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, qui prévoient en particulier que le financement des aménagements nouveaux intégrés à la concession « *ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire* ». Elle décèle aussi là une méconnaissance du principe d'égalité.

Au soutien de son moyen, Mme G... fait valoir de manière très générale, d'une part, que les tarifs en vigueur pour les tronçons Chambéry-Grenoble et Chambéry-Albertville sont différents alors que ces segments sont d'une longueur équivalente, et, d'autre part, que la hausse des tarifs est disproportionnée au regard des avantages retirés par les usagers.

Toutefois, à supposer qu'elle soit opérante (car la différence de tarification entre les deux tronçons n'a pas de rapport avec les hausses tarifaires contenues dans le cahier des charges qui sont seules attaquées), la première circonstance ne traduit ni méconnaissance du principe d'égalité dès lors qu'il n'est pas interdit de traiter différemment deux tronçons qui diffèrent évidemment par d'autres caractéristiques que leur seule longueur, ni de hausse disproportionnée puisque la requérante s'appuie sur la différence de tarification et non sur l'éventuelle différence des hausses tarifaires.

Quant au second argument, il manque assez largement son but car l'article 25 du cahier des charges prévoit pour l'année 2023 une simple hausse de 0,08 % dont on ne voit pas vraiment en quoi elle serait manifestement disproportionnée, l'administration établissant au contraire en défense qu'elle correspond à l'aménagement de différents équipements (un pôle d'échange multimodal, des places de parkings en covoiturage et des voies réservées aux transports collectifs).

Le moyen sera donc écarté.

3.3. En troisième lieu, Mme G... soutient que l'avenant, qui comporte une formule d'évolution tarifaire prenant en compte 70 % de l'inflation constatée l'année antérieure, méconnaît l'article L. 112-2 du code monétaire et financier qui prohibe en principe toutes clauses d'indexation sur le niveau général des prix.

Toutefois, vous jugez déjà, s'agissant des tarifs des redevances aéroportuaires, qu'une simple référence à l'évolution des prix n'est pas au nombre des clauses d'indexation prohibées par ces dispositions (CE 25 avril 2007, *Fédération nationale de l'aviation marchande*, n° 291976 et a., p. 180).

Cette jurisprudence, qui n'est pas dépourvue d'audace au regard de la lettre du texte en cause, nous paraît vouer le moyen au rejet s'agissant des clauses tarifaires d'une concession autoroutière, qui sont très similaires à celles

applicables aux aéroports.

3.4. Enfin, il est soutenu que la société AREA ne supporte aucun risque d'exploitation, en méconnaissance de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique.

Nous vous avouons que nous sommes plus que dubitatif quant à l'opérance de ce moyen en tant qu'il est dirigé contre une clause tarifaire (il le serait sans doute en cas de recours dirigé contre le contrat de concession mais la requérante ne serait de toute façon pas recevable à agir sur ce terrain). En effet, le recours à une concession n'étant pas obligatoire pour exploiter une autoroute, on ne voit pas en quoi l'éventuelle absence de risque d'exploitation remettrait en cause la légalité des clauses réglementaires relatives aux tarifs.

En tout état de cause, vous ne pourriez qu'écarter le moyen au fond car la seule circonstance que la concession confiée à la société AREA se serait avérée beaucoup plus rentable qu'initialement envisagé n'est pas non plus de nature à démontrer qu'aucun risque lié à l'exploitation de l'ouvrage n'a été transféré au concessionnaire.

Et par ces motifs, nous concluons au **rejet** de la requête.