



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

BS1E15V1

CONCOURS EXTERNE
POUR LE RECRUTEMENT DE CONTRÔLEURS DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
BRANCHE DE LA SURVEILLANCE
DES 25 ET 26 FÉVRIER 2015

ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ N°1

(DURÉE : 3 HEURES - COEFFICIENT 4)

RÉSUMÉ D'UN TEXTE PORTANT SUR LES
QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DU
MONDE CONTEMPORAIN, ET RÉPONSE À DES
QUESTIONS EN LIEN AVEC LE TEXTE

AVERTISSEMENTS IMPORTANTS

L'usage de tout matériel autre que celui d'écriture et de tout document autre que le support fourni est **interdit**.

Toute fraude ou tentative de fraude constatée par la commission de surveillance entraînera **l'exclusion du concours**.

Veillez à bien indiquer sur votre copie le nombre d'intercalaires utilisés (la copie double ne compte pas).

Il vous est interdit de quitter définitivement la salle d'examen **avant le terme de la première heure**.

Le présent document comporte **4 pages** numérotées.

A. Résumez le texte en 200 mots (un écart de plus ou moins 10 % est toléré). Vous indiquerez à la fin de votre résumé le nombre exact de mots qu'il comprend.

B. Définissez et expliquez les mots ou expressions suivants (soulignés et en gras dans le texte) :

- indexée
- inflation
- concessionnaire
- édicté
- crispation

C. Répondez aux questions suivantes :

- 1) Comment sont encadrés les tarifs des péages autoroutiers ?
- 2) Dans quelle mesure les sociétés d'autoroutes peuvent-elles s'affranchir de ces règles ?
- 3) Quelles sont, selon vous, les limites de la concession de service public ?

Pourquoi les péages sont-ils toujours plus chers ?

En 2013, les tarifs de péage ont augmenté de 2,12 % en moyenne. Si vous empruntez les autoroutes pour vous rendre cet été de Paris à Marseille, il vous en coûtera 57,10 euros. Si vous préférez la montagne, vous devrez déboursier 43,90 euros avant de poser vos valises à Chamonix. En trois ans, vous venez de perdre respectivement 2,7 et 2,5 euros pour partir en vacances. Et si vous en demandez la raison aux sociétés d'autoroutes, elles vous répondront qu'elles suivent scrupuleusement les hausses autorisées par le ministère.

UNE AUGMENTATION SOUVENT SUPÉRIEURE À L'INFLATION

Si la gestion des autoroutes est concédée à des sociétés privées depuis 2005 (et même partiellement depuis 2002), les tarifs des péages sont toujours encadrés contractuellement par l'État. La hausse autorisée est d'abord **indexée**, pour chaque société, sur un pourcentage de l'**inflation** (généralement autour de 70 % de cette dernière), puis les sociétés répercutent cette hausse sur leurs tarifs. Leur validité est contrôlée par la direction des infrastructures de transport. Pourquoi alors l'augmentation des tarifs est-elle le plus souvent supérieure à l'inflation ? Entre 2007 et 2012, les tarifs ont augmenté de 11 %, tandis que l'inflation s'est limitée à 8,5 %, selon *Challenges*.

La perception des péages par les sociétés d'autoroutes devrait normalement servir à « *la réalisation de l'autoroute* » et à « *sa maintenance* », selon un document explicatif du ministère de l'écologie et du développement durable, mais les sociétés d'autoroutes justifient le niveau des tarifs par les investissements supplémentaires qu'elles doivent réaliser.

En théorie, l'État ne peut valider des hausses dépassant le cadre normal que pour financer la construction de nouveaux tronçons. Mais les « investissements supplémentaires » réalisés ces dernières années concernent majoritairement des « *opérations de modernisation et d'entretien du réseau* » existant, selon l'ASFA (Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage) – et ne devraient donc normalement pas nécessiter de hausse tarifaire additionnelle.

Les sociétés sont également autorisées à reporter sur leurs tarifs le coût de la taxe d'aménagement du territoire, due par les concessionnaires d'autoroutes et destinée à financer les lignes déficitaires de la SNCF (soit une augmentation supplémentaire du tarif comprise entre 0,14 % et 0,18 % en 2012).

ENTRE 30 000 ET 40 000 TARIFS DIFFÉRENTS

La société **concessionnaire** est donc autorisée à augmenter ses tarifs selon un pourcentage défini par l'État. Mais le prix au kilomètre n'étant pas **édicte**, le coût peut largement différer d'un tronçon à l'autre. Une astuce tarifaire initiée avant la privatisation revenait à augmenter le prix des tronçons les plus fréquentés et à baisser celui des moins parcourus, de façon à optimiser les recettes sans que cela transparaissent sur la hausse moyenne. À la suite d'un rapport très critique rendu par la Cour des comptes en 2008, les sociétés d'autoroutes s'étaient engagées à ne plus pratiquer ce « foisonnement », et le ministère à contrôler son évolution.

Cette pratique n'évolue donc plus, mais elle existe encore bel et bien. Les sociétés d'autoroutes n'ont pas remis à plat leurs quelque 30 000 à 40 000 tarifs, mais se sont contentées de ne plus les augmenter de façon différenciée. En conséquence, un long trajet coûte toujours plus cher que la somme de tous les tronçons qui le composent. Au vu des interminables tableaux de tarifs de chaque société d'autoroutes, difficile de parler d'une véritable transparence.

[...]

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE MALGRÉ TOUT

Enfin, la **crispation** des usagers se porte souvent sur les bénéfices de ces sociétés d'autoroutes, qui exercent une activité peu risquée et ne semblent pas connaître la crise. Si la fréquentation stagne, le chiffre d'affaires cumulé des sociétés d'autoroutes s'affiche continuellement à la hausse. Le bénéfice de *Vinci Autoroutes* dépasse désormais les 820 millions d'euros.

Par Jules Bonnard, Le Monde, le 22 juillet 2013