



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

péages

Question écrite n° 66959

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les hausses des tarifs des péages autoroutiers et du parking dans les aéroports. Comme la Cour des comptes a eu l'occasion de le dénoncer dans un rapport récent, de fortes hausses des tarifs autoroutiers ont été constatées sur les tronçons qui sont pourtant les plus utilisés et les plus rentables, à l'instar de l'autoroute A 6 sud. Les entreprises de transport et de logistique ont, quant à elles, subi une hausse de 25,3 % du coût global de l'usage des autoroutes en trois ans. La privatisation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes en 2006 était pourtant censée profiter aux usagers. Force est de constater qu'il n'en est rien. De même, en ce qui concerne le tarif du parking dans les aéroports parisiens, les voyageurs doivent s'acquitter d'une somme de 38 euros par jour, qui paraît largement prohibitive. D'ailleurs, même le parking dit à « tarif réduit » pour les vacanciers, nécessite 130 euros par semaine minimum. Aussi, en période de crise, il demande au Gouvernement de bien vouloir lui indiquer les mesures envisagées pour limiter de telles augmentations ou pour réduire les coûts dans ce domaine dans l'intérêt général.

Texte de la réponse

Une concession autoroutière est un contrat de délégation de service public par lequel l'État confie à une entreprise la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute, en contrepartie d'un péage. Il s'agit d'un contrat de longue durée car les investissements initiaux et complémentaires consentis par le concessionnaires sont importants et nécessitent d'être amortis sur plusieurs dizaines d'années, comme les emprunts qui servent à les financer. La fixation des tarifs des péages est prévue par le contrat de concession validé par décret en Conseil d'État, qui a valeur de règlement. Chaque tarif proposé par une société concessionnaire en application de son contrat fait l'objet d'un contrôle minutieux par les services de l'État afin de faire respecter les termes des contrats de concession. Si des modulations de tarifs existent encore, elles sont prévues par les contrats, strictement encadrées, et obéissent à des motifs d'intérêt public. Elles ne doivent générer aucune recette supplémentaire pour la société concessionnaire. Pour répondre à une demande de plus grande transparence de la part de la Cour des comptes, un comité des usagers du réseau routier national a été créé à la fin de l'année 2009. Ce comité recueille les attentes des usagers de ce réseau, formule des propositions ainsi que des pistes d'amélioration du service rendu et émet des recommandations sur les tarifs appliqués sur le réseau autoroutier concédé. Les augmentations tarifaires pour 2010 ont à ce titre fait l'objet en février 2010 d'une présentation au comité dont chaque membre a pu s'exprimer sur ce sujet. Le comité a recommandé d'anticiper, pour les tarifs 2011, le processus d'information sur les hausses tarifaires. L'État mettra tout en oeuvre pour satisfaire cette demande. Le comité des usagers a ainsi pleinement vocation à jouer un rôle actif dans les questions touchant au réseau routier national, parmi lesquelles celle des tarifs tient une place importante. S'agissant des tarifs des parkings dans les aéroports, et notamment dans les aéroports parisiens, il convient de constater que les activités de parking sont incluses dans le périmètre régulé d'Aéroports de Paris, et contribuent donc, à travers le mécanisme de la caisse unique aménagée, à minorer l'évolution des tarifs des redevances

aéroportuaires que les usagers de ces plates-formes, c'est-à-dire en particulier les compagnies aériennes, acquittent en contrepartie des services publics aéroportuaires que lui rendent l'exploitant d'aéroport. Une évolution dynamique des tarifs des parkings dans les aéroports a donc pour effet indirect de minorer les tarifs que l'exploitant d'aéroport facture à ses usagers, et donc in fine aux tarifs des billets facturés par les compagnies aériennes à leurs clients que sont les usagers finaux. Les moyens d'accès à un aéroport étant divers (voiture particulière, mais également transports en commun), toute évolution dynamique des tarifs des parkings des aéroports peut donc s'interpréter comme une contribution des usagers de l'automobile vers les usagers finaux passagers utilisant les aéroports.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66959

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 15 décembre 2009, page 11889

Réponse publiée le : 21 décembre 2010, page 13724