



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Tarifs des autoroutes et du stationnement en France

Question écrite n° 7068

### Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'augmentation excessive des tarifs des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou de parkings dans les villes, les gares et aéroports. En effet, alors que le pouvoir d'achat des Français stagne ou diminue dans une France qui devient progressivement un pays en voie de sous-développement, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ou de parkings dans les villes, les gares et aéroports obtiennent, année après année, une augmentation très significative des tarifs de péage et de stationnement. Ainsi, depuis la privatisation des autoroutes en 2006, les tarifs des péages augmentent tous les ans avec une hausse de 4,75 % en 2023, après celle de 4 % en 2022, 0,44 % en 2021 et globalement une hausse de 30 % entre 2005 et 2020. L'Autorité de la concurrence a d'ailleurs largement dénoncé la « rentabilité exceptionnelle » de ces sociétés, assimilable selon elle à une rente de situation, puisque la marge nette de ces opérateurs se situe au-delà de 35 % de leur chiffre d'affaires et la durée de leur concession de 40 ans à 87 ans. Il en va de même des tarifs de stationnement en ville et dans les gares et aéroports qui ont fortement augmenté ces 20 dernières années. Ainsi, il faut désormais compter 120 euros par mois pour stationner à Paris et 65 euros en province ou encore entre 2,40 et 6 euros de l'heure en surface, tandis que les forfaits post-stationnement ont vu leur prix passer de 50 à 75 euros en zone 1 et de 35 à 50 euros en zone 2. Quant au stationnement dans un aéroport, il faut déboursier minimum 9 euros de l'heure ou 40 euros par jour, 160 euros par semaine et 670 euros par mois. Cette situation n'apparaît pas justifiée et s'effectue au détriment des citoyens français et plus particulièrement des plus modestes. D'autant plus que, lorsque les automobilistes mettent une demi-heure pour passer la barrière de péage ou que des travaux ou des accidents ralentissent la circulation, aucune réduction de prix ne leur est accordée, bien qu'ils aient pris l'autoroute pour gagner du temps. Il en est de même lorsque l'appât du gain conduit ces sociétés à construire des places de parking et des voies de circulation trop exiguës ou mal arrangées et empêchent les automobilistes de se garer correctement ou entraînent des dommages sur leur véhicule. Sans compter que des millions de Français doivent déjà déboursier plus de 2 euros par litre d'essence pour aller travailler bien que les taxes représentent 80 % de ce prix. En résumé, ce « racket » est devenu aujourd'hui insupportable aux concitoyens, qui expriment de plus en plus un certain ras-le-bol. Pour éviter les réactions, des opérations d'enfumage ont eu lieu, notamment, en accordant ça de là des ristournes de 10 % sur les abonnements mais sans régler le fond du problème. Enfin, alors que les autoroutes « historiques » franciliennes sont à péage à environ 50 km de Paris ou aux limites de la région Île-de-France, l'A10 et l'A11 sont payantes à 23 km de Paris, à partir des Ulis au niveau de la barrière de péage de Saint-Arnould ; ce qui occasionne jusqu'à 1 300 euros/an de frais supplémentaires pour les usagers franciliens de ces tronçons. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles sont les mesures spécifiques qu'entend prendre le Gouvernement afin de rendre du pouvoir d'achat aux automobilistes, qui sont aussi des concitoyens, et ainsi atténuer l'exaspération de tous ceux qui vont travailler avec leur voiture.

### Texte de la réponse

Les évolutions des tarifs de péages sont strictement encadrées par les stipulations des contrats de concessions autoroutières. S'agissant du niveau moyen de ces évolutions, celles constatées depuis la privatisation, en moyenne de 1,6 % par an, sont inférieures à celles constatées sur la période précédente. Notamment, entre 2001 et 2006, ces évolutions étaient de 2,09 % par an en moyenne. Par ailleurs, au plan économique, l'Autorité de régulation des transports (ART) a produit une analyse approfondie du sujet à l'occasion notamment de ses deux rapports sur l'économie générale des concessions de 2020 et 2023, en concluant à une rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes historiques certes supérieure aux attentes moyennes du marché mais sans être pour autant manifestement excessive. En ce qui concerne plus particulièrement la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines située sur l'autoroute A10, celle-ci est implantée en cohérence avec la concession de la société Cofiroute qui débute dès Les Ulis et l'embranchement avec la RN 104. Conformément au principe juridique de la redevance pour service rendu, les trajets réalisés sur autoroutes sont ainsi soumis au péage. En ce qui concerne le péage payé par les usagers au niveau de Dourdan, et compte-tenu des enjeux de mobilités du quotidien, la société Cofiroute a stabilisé le tarif de ce tronçon au prix de 1,70€ TTC. Il n'a augmenté qu'en 2000, 2007 et 2018 et il correspond, pour un trajet de 19,6km, à un tarif kilométrique particulièrement bas puisqu'il est 15 % moins élevé que le tarif kilométrique moyen pour les véhicules de classe 1 sur le réseau interurbain. D'autre part, afin de proposer des alternatives à la voiture individuelle, l'État s'est engagé à développer les modes de déplacements collectifs. Ainsi, fin 2020, le site de co-modalité de l'échangeur de Dourdan – Longvilliers a été mis en service avec notamment la création de 100 places de stationnement supplémentaires et la réalisation d'une gare routière, en complément des aires de covoiturage déjà réalisées à Ablis, Allainville et Dourdan. De plus, l'État a œuvré à l'amélioration de l'offre de transports collectifs sur l'autoroute A10, en expérimentant par exemple une voie réservée aux lignes régulières de bus circulant entre Les Ulis et Massy. Enfin, sensible aux préoccupations des français en termes de pouvoir d'achat et compte tenu du contexte tout à fait spécifique de forte inflation, le ministre délégué, chargé des transports, a obtenu des concessionnaires historiques, qui représentent plus de 90 % du réseau français, une augmentation de leurs remises commerciales, à la fois pour les usagers fréquents et pour les usagers vacanciers. Ainsi, les sociétés ont proposé une réévaluation de la réduction tarifaire dont bénéficient les usagers qui effectuent sur un même trajet au moins dix allers-retours par mois, de -30 % à -40 %. Les usagers les plus fragiles et dépendants de leur véhicule particulier, notamment pour se rendre à leur travail, paient ainsi moins en 2023 qu'en 2022 sur les trajets concernés. Par ailleurs, durant l'été 2023 (jusqu'à fin août), les sociétés ont mis en place des bonifications spécifiques de l'abonnement liber-t vacances, pour sa part alimentée par les chèques vacances. Plus particulièrement, l'abonnement proposé sous la marque Ulys, proposé par le groupe Vinci (sociétés ASF, ESCOTA et COFIROUTE), permettra de disposer pour la période estivale d'une bonification de 20 % du montant des chèques vacances. Pour l'abonnement proposé sous la marque Fulli, proposé par le groupe Eiffage (sociétés APRR et AREA), cette bonification est portée à 25 %, de même que pour la société publique ATMB, concessionnaire de l'autoroute A40, dite « autoroute Blanche ». Cette offre commerciale est structurée différemment pour l'abonnement proposé sous la marque Bip&Go, proposé par le groupe Abertis (sociétés Sanef et SAPN), pour lequel la bonification atteint 50 % mais est restreinte aux trajets effectués sur une seule journée, au choix de l'utilisateur pendant la période estivale. Ces bonifications commerciales, en moyenne plus de deux fois plus importantes qu'à l'été 2022, permettront de contribuer à la défense du pouvoir d'achat des français, et accompagneront les départs en vacances du plus grand nombre. En ce qui concerne les tarifs des parkings, ceux-ci ne relèvent pas de l'État. Les tarifs du stationnement sur voirie relèvent des collectivités locales en charge de la police de la circulation, en général les communes. Il convient de rappeler que le forfait de post-stationnement, dont le montant est également fixé par cette collectivité, n'est dû que dans le cas où le stationnement n'a pas été réglé au préalable comme il aurait dû l'être. Ce montant a donc vocation à être dissuasif. S'agissant du stationnement dans les parkings en ouvrage, les tarifs sont généralement fixés par les exploitants de parkings eux-mêmes, qu'ils soient publics ou privés. Ils peuvent néanmoins là aussi être réglementés par les collectivités locales. Une manière pour nos concitoyens de limiter leurs frais de stationnement, et plus largement leur frais de déplacement en voiture (y compris les péages autoroutiers), est de pratiquer le covoiturage, qui permet de partager les frais. Le Gouvernement a récemment lancé un nouveau plan covoiturage afin d'encourager ces pratiques. Le covoiturage bénéficie d'aides financières via le fonds vert, les certificats d'économies d'énergie, et les subventions de certaines collectivités locales – sans compter les voies réservées au covoiturage, dont le développement est encouragé par l'État, et les aires de covoiturage, réalisées par les différents gestionnaires routiers. Le Gouvernement encourage par ailleurs les autorités organisatrices de

la mobilité et gestionnaires de voirie à développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture, que ce soit la marche et le vélo (avec ce « Plan vélo et marche 2023-2027 », l'État investit 2 milliards d'euros), les transports collectifs urbain (le dernier appel à projets relatifs aux transports collectifs en site propre et pôle d'échanges multimodaux a permis de retenir 162 projets qui bénéficieront d'une aide globale de 900 M€, sans compter les transports d'Île-de-France qui font l'objet d'un soutien massif de l'État via le contrat de plan État-Région) ou le train (la Première ministre a annoncé 100 milliards d'euros pour développer le train, à l'horizon 2040, et le Président de la République souhaite développer des RER dans une dizaine de métropoles françaises). Les zones rurales ne sont pas oubliées, avec la création récente, dans le cadre de France Ruralités, d'un fonds de 90 millions d'euros sur 3 ans pour soutenir et investir dans les mobilités du dernier kilomètre.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho](#)

**Circonscription :** Essonne (2<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7068

**Rubrique :** Automobiles

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 avril 2023](#), page 3291

**Réponse publiée au JO le :** [10 octobre 2023](#), page 9077