



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Autoroutes

Question écrite n° 42675

Texte de la question

M. Jean Urbaniak attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les modulations tarifaires pratiquées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. S'il apparaît que l'introduction d'une tarification différenciée selon les parcours, les périodes ou les catégories de véhicules, est expressément inscrite dans le cahier des charges des sociétés concessionnaires approuvé par un décret en Conseil d'Etat, il s'avère que les mécanismes de cette modulation tarifaire restent largement méconnus des usagers. En conséquence, il lui demande de lui communiquer, pour chaque société concessionnaire, les tarifs pratiqués en précisant notamment les possibilités de tarifications différenciées offertes par leur cahier des charges.

Texte de la réponse

La modulation tarifaire, tarification différenciée selon les parcours, les périodes ou les catégories de véhicules, est expressément inscrite dans le cahier des charges des sociétés concessionnaires d'autoroutes approuvé par décret en Conseil d'Etat. La fixation des tarifs de péage obéit aux règles suivantes : le réseau exploité par chaque société concessionnaire d'autoroutes se décompose en sections de référence. Pour chaque section est calculé un tarif moyen au kilomètre appliqué à chaque classe de véhicules. Ce tarif au kilomètre correspond à la somme des tarifs applicables à la classe considérée sur chacun des trajets possibles internes à la section, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets. Le tarif kilométrique global appliqué aux différentes classes de véhicules sur l'ensemble des autoroutes de chaque société est égal à la moyenne des tarifs moyens au kilomètre en vigueur sur chaque section de référence, pondérée par le nombre de kilomètres parcourus sur la section considérée. Le tableau ci-joint indique le tarif kilométrique global par société applicable à la classe 1 (véhicules légers). Conformément au cahier des charges des sociétés concessionnaires d'autoroutes, les tarifs kilométriques globaux des autres classes de véhicules sur l'ensemble d'un réseau autoroutier sont déduits du tarif kilométrique global de la classe 1 par application de coefficients multiplicateurs, qui oscillent entre 1,5 et 2,2 (pour les poids lourds de la classe 4) en moyenne pour l'ensemble des sociétés. Afin de permettre la régulation des flux de trafic et d'optimiser l'utilisation du réseau, des modulations de tarifs selon les parcours et les périodes sont également mises en œuvre, sous réserve de respecter l'égalité entre les usagers d'une même catégorie tarifaire. Conformément aux cahiers des charges annexes aux conventions de concession des sociétés, celles-ci peuvent « appliquer des tarifs de péage différents selon les trajets et les périodes ». En tout état de cause, « les tarifs kilométriques appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent, sur aucun parcours, s'écarter de plus de 50 % du tarif kilométrique moyen de cette catégorie, sauf accord conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'équipement ». La mise en œuvre de ces modulations ne « doit pas avoir d'impact sur les recettes des sociétés ». Les premières modulations tarifaires temporelles (uniquement pour les véhicules légers) ont été mises en œuvre par la société des autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF) depuis le 1er avril 1992 sur l'autoroute A 1 Paris-Lille. Cette modulation, appliquée aux retours sur Paris le dimanche, comprend une plage d'heures « vertes » (14 h 30, 16 h 30, 20 h 30 et 23 h 30) avec une réduction de 25 % du tarif normal et des heures « rouges » (16 h 30, 20 h 30) avec une augmentation

de 25 % du tarif normal. La Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) a appliqué de mars à novembre 1996 une modulation tarifaire le dimanche, pour les retours de fin de semaine, sur le tronçon commun A 10-A 11. Contrairement à la modulation tarifaire mise en œuvre sur l'A 1, celle-ci s'appliquait à toutes les classes de véhicules, y compris les motos et les poids lourds sortant aux sept barrières de péage les plus proches de Paris : Saint-Arnoult, Allainville, Allaine et Artenay sur l'A 10, Ablis, Chartres-Est et Thivars sur l'A 11. Cette modulation s'appliquait du dimanche à 9 heures au lundi à 3 heures avec quatre tarifs différents sur 24 heures. En ce qui concerne les véhicules légers, une réduction de 35 % était accordée de 9 heures à 11 heures, puis de 15 % de 11 heures à 14 heures. De 17 heures à 21 heures, le tarif était augmenté de 25 %. Enfin, de minuit à 3 heures, une nouvelle réduction de 15 % était accordée. Les conditions de renouvellement de cette opération au printemps prochain sont en cours d'étude. De même, une modulation de tarifs a été mise en place sur les axes alternatifs A 5-A 6 afin de reporter une partie du trafic de l'A 6 sur l'A 5 lors des fins de semaines de grands départs de la région parisienne vers les stations de sports d'hiver. La différence de tarif de 50 francs en faveur de l'A 5 permet de compenser un trajet un peu plus long (70 kilomètres en moyenne). Cette modulation menée pour la première fois en février 1995 a été reconduite de façon similaire (différentiel maintenu à 50 francs) au mois de mars 1996, lors des départs et des retours des congés scolaires de la région parisienne et devrait être reconduite en 1997.

Données clés

Auteur : [M. Urbaniak Jean](#)

Circonscription : - RL

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42675

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 septembre 1996, page 4760

Réponse publiée le : 27 janvier 1997, page 400