



ASSEMBLÉE NATIONALE

8ème législature

Autoroutes

Question écrite n° 30669

Texte de la question

Reponse. - L'obligation pour les usagers circulant sur l'autoroute A 4 entre Paris et Metz de s'arreter a plusieurs reprises afin d'acquitter le peage est due principalement a la presence de sections hors peage pour le trafic interne et, accessoirement, au mode de perception du peage employe sur cette autoroute. Ainsi, la traversee gratuite de Reims pour le trafic interne implique la delimitation, de part et d'autre de l'agglomeration, des sections a peage et impose donc a elle seule quatre arrets aux usagers effectuant le trajet Paris - Metz : deux pour prendre les cartes de transit a l'entree des sections a peage et deux pour payer le montant du peage, a la sortie de ces sections. Par ailleurs, dans le double souci de maintenir les frais d'exploitation (et donc le niveau des peages) dans les limites raisonnables et d'assurer la gratuite pour le trafic local de la zone de Meaux, comme le prevoit le cahier des charges de la concession de l'autoroute A 4, c'est un systeme de peage « ouvert », necessitant un arret supplementaire, qui a ete mis en oeuvre de Paris a Reims. Une modification du systeme de peage mis en place sur l'autoroute A 4 entrainerait de lourdes depenses d'investissement et d'exploitation pour la societe concessionnaire, la societe des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF), qui doit consacrer toutes ses ressources disponibles a l'extension de son reseau, dans le cadre de la relance de la politique autoroutiere. Cependant, les societes concessionnaires d'autoroutes et les services du ministere de l'equipement, du logement, de l'amenagement du territoire et des transports mettent en oeuvre, chaque fois que possible, les dispositions utiles afin de rendre plus aisee la circulation des usagers sur les autoroutes et de reduire au minimum les contraintes liees a l'acquittement du peage. A cet effet, et afin que le passage aux barrieres de peage puisse etre plus rapide, la faculte d'utiliser les cartes de paiement ou de credit repandues dans le grand public pour payer le peage a ete etendue a la quasi-totalite du reseau. Les societes d'autoroutes ont egalement cree des cartes de credit specifiques intitulees cartes « Voie Libre » pour les vehicules legers et cartes interautoroutes pour les poids lourds. Ces cartes permettent le paiement differe du peage au tarif normal ; elles simplifient les modalites de reglement puisqu'elles rendent inutiles le maniemment d'argent liquide. Les societes concessionnaires menent enfin des recherches sur les cartes a memoire et sur le peage sans arret (grace aux techniques d'identification automatique des vehicules). La SANEF se distingue tout particulierement dans ce domaine, puisqu'elle a experimente au cours de l'ete 1987 un systeme de perception du peage sans arret des vehicules (dit « peage dynamique ») a la barriere en pleine voie de Coutevroult, sur l'autoroute A 4.

Texte de la réponse

Reponse. - L'obligation pour les usagers circulant sur l'autoroute A 4 entre Paris et Metz de s'arreter a plusieurs reprises afin d'acquitter le peage est due principalement a la presence de sections hors peage pour le trafic interne et, accessoirement, au mode de perception du peage employe sur cette autoroute. Ainsi, la traversee gratuite de Reims pour le trafic interne implique la delimitation, de part et d'autre de l'agglomeration, des sections a peage et impose donc a elle seule quatre arrets aux usagers effectuant le trajet Paris - Metz : deux pour prendre les cartes de transit a l'entree des sections a peage et deux pour payer le montant du peage, a la sortie de ces sections. Par ailleurs, dans le double souci de maintenir les frais d'exploitation (et donc le niveau des peages) dans les limites raisonnables et d'assurer la gratuite pour le trafic local de la zone de Meaux,

comme le prévoit le cahier des charges de la concession de l'autoroute A 4, c'est un système de peage « ouvert », nécessitant un arrêt supplémentaire, qui a été mis en œuvre de Paris à Reims. Une modification du système de peage mis en place sur l'autoroute A 4 entraînerait de lourdes dépenses d'investissement et d'exploitation pour la société concessionnaire, la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF), qui doit consacrer toutes ses ressources disponibles à l'extension de son réseau, dans le cadre de la relance de la politique autoroutière. Cependant, les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les services du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports mettent en œuvre, chaque fois que possible, les dispositions utiles afin de rendre plus aisée la circulation des usagers sur les autoroutes et de réduire au minimum les contraintes liées à l'acquiescement du peage. À cet effet, et afin que le passage aux barrières de peage puisse être plus rapide, la faculté d'utiliser les cartes de paiement ou de crédit répandues dans le grand public pour payer le peage a été étendue à la quasi-totalité du réseau. Les sociétés d'autoroutes ont également créé des cartes de crédit spécifiques intitulées cartes « Voie Libre » pour les véhicules légers et cartes interautoroutes pour les poids lourds. Ces cartes permettent le paiement différé du peage au tarif normal ; elles simplifient les modalités de règlement puisqu'elles rendent inutiles le maniement d'argent liquide. Les sociétés concessionnaires mènent enfin des recherches sur les cartes à mémoire et sur le peage sans arrêt (grâce aux techniques d'identification automatique des véhicules). La SANEF se distingue tout particulièrement dans ce domaine, puisqu'elle a expérimenté au cours de l'été 1987 un système de perception du peage sans arrêt des véhicules (dit « peage dynamique ») à la barrière en pleine voie de Coutevroult, sur l'autoroute A 4.

Données clés

Auteur : [M. Lory Raymond](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30669

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, logement, aménagement du territoire et transports.

Ministère attributaire : équipement, logement, aménagement du territoire et transports.

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 septembre 1987, page 5345

Réponse publiée le : 8 février 1988, page 605