



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITE DES USAGERS

du 02/12/2024

- Déploiement du péage en "flux libre" sur l'autoroute A14 et extension prochaine sur l'A13
- Présentation des évolutions du réseau transeuropéen de transport demandées par le nouveau règlement européen RTE-T
- Présentation du nouveau projet autoroutier A412 reliant Machilly à Thonon-les-Bains
- Évolutions prévisionnelles des tarifs sur les autoroutes en 2025



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITÉ DES USAGERS DU 02/12/2024

Déploiement du péage en "flux libre" sur l'autoroute A14 et extension prochaine sur l'A13

Sommaire

- 1. Le déploiement du péage en flux libre**
- 2. Une première expérience sur A79**
- 3. Transformation de l'axe Paris-Normandie en flux libre – Autoroutes A13 & A14**

Le déploiement du péage en flux libre 1/3

Mesure portée par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019

Solution techniquement mature :

- qui s'impose dans le cadre des nouveaux projets au regard des enjeux d'artificialisation des surfaces,
- qui permet des gains en consommation de carburant, en fluidité et sécurité en phase exploitation.

AUTOROUTES À **PÉAGE EN FLUX LIBRE**

+ FLUIDE + SEREIN + ÉCOLOGIQUE



Le déploiement du péage en flux libre 2/3

AUTOROUTES À PÉAGE EN FLUX LIBRE

L'autoroute évolue, vos habitudes aussi !
Dites adieu aux barrières et bénéficiez
de nombreux avantages sur vos trajets :



+ FLUIDE

Moins d'**embouteillages**



+ SEREIN

Moins de **risques sur son trajet**



+ ÉCOLOGIQUE

Moins de **carburant consommé**

Contenus intégralement générés par une IA et vérifiés par un agent.

Pensez à payer
votre trajet
dans les 72h :



en ligne, sur le site internet
de la société d'autoroute
(Sanef pour la A13, A14 et A4
ou Aliae pour la A79)



dans un réseau
de **commerces de proximité**
agréés Nirio

Pour plus de simplicité,
pensez au télépéage.
Des majorations seront applicables
en cas de retard.



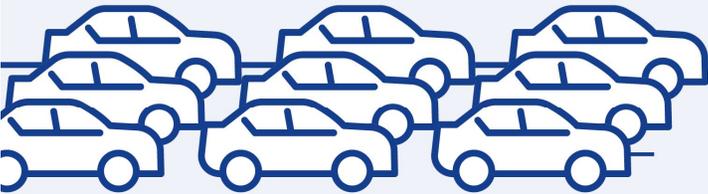
Plus d'informations sur :
peage-flux-libre.gouv.fr

Le déploiement du péage en flux libre 3/3

AUTOROUTES À PÉAGE EN FLUX LIBRE

Qu'est-ce qui change ?

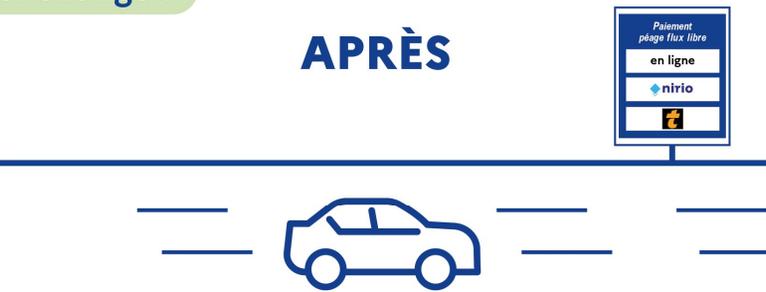
AVANT



Vous payiez directement à la barrière de péage :

- Vos trajets sur l'autoroute étaient ponctués d'**arrêts**.
- Vous étiez parfois **bloqués** longuement.
- Vous **consommiez davantage** de carburant en vous arrêtant.
- Les **ralentissements** vous obligeaient à freiner fortement et augmentaient les risques d'accrochage.

APRÈS



Vous payez une fois arrivés à destination ou vous possédez un badge télépéage correctement fixé :

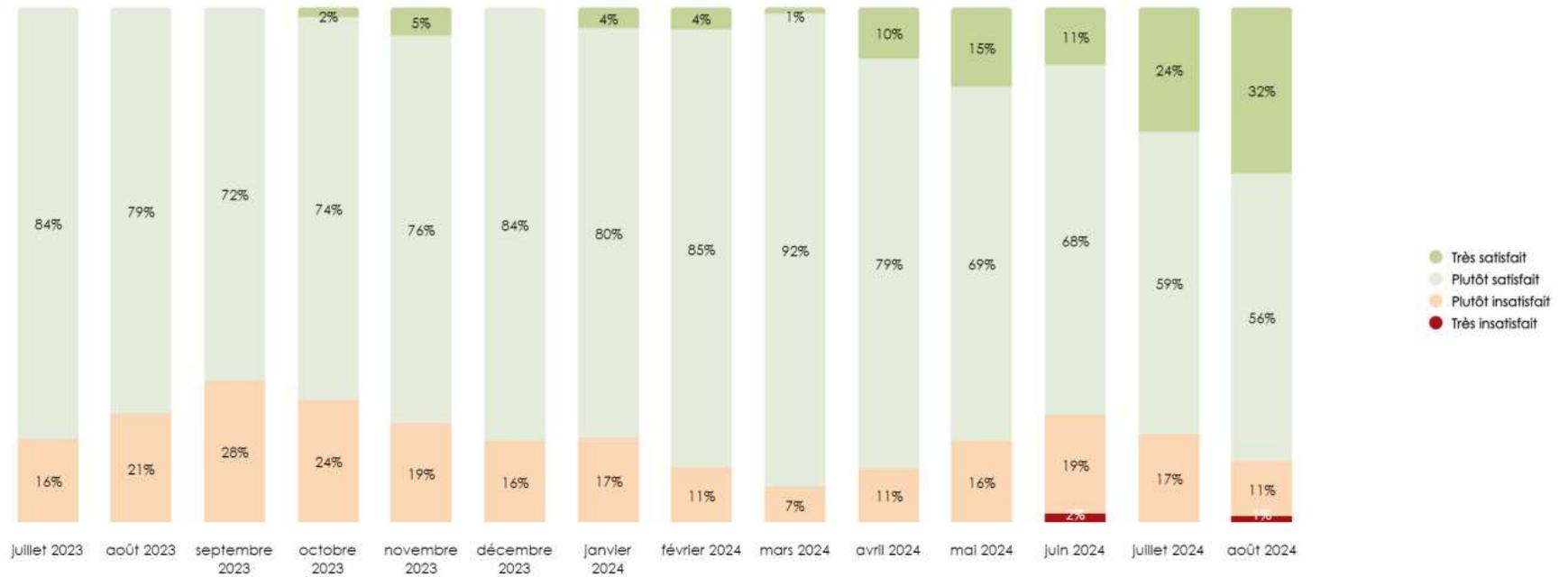
- Vous ne vous arrêtez que lorsque **vous le souhaitez**.
- Vous avez **moins de risques** d'embouteillage et d'accrochage.
- Vous faites des **économies** de carburant et vous émettez **moins de CO₂**.
- Votre trajet est plus **fluide**, donc plus **serein**.

Des trajets + FLUIDES, + SEREINS, + ÉCOLOGIQUES. Plus d'informations sur peage-flux-libre.gouv.fr

Une première expérience sur A79 1/2

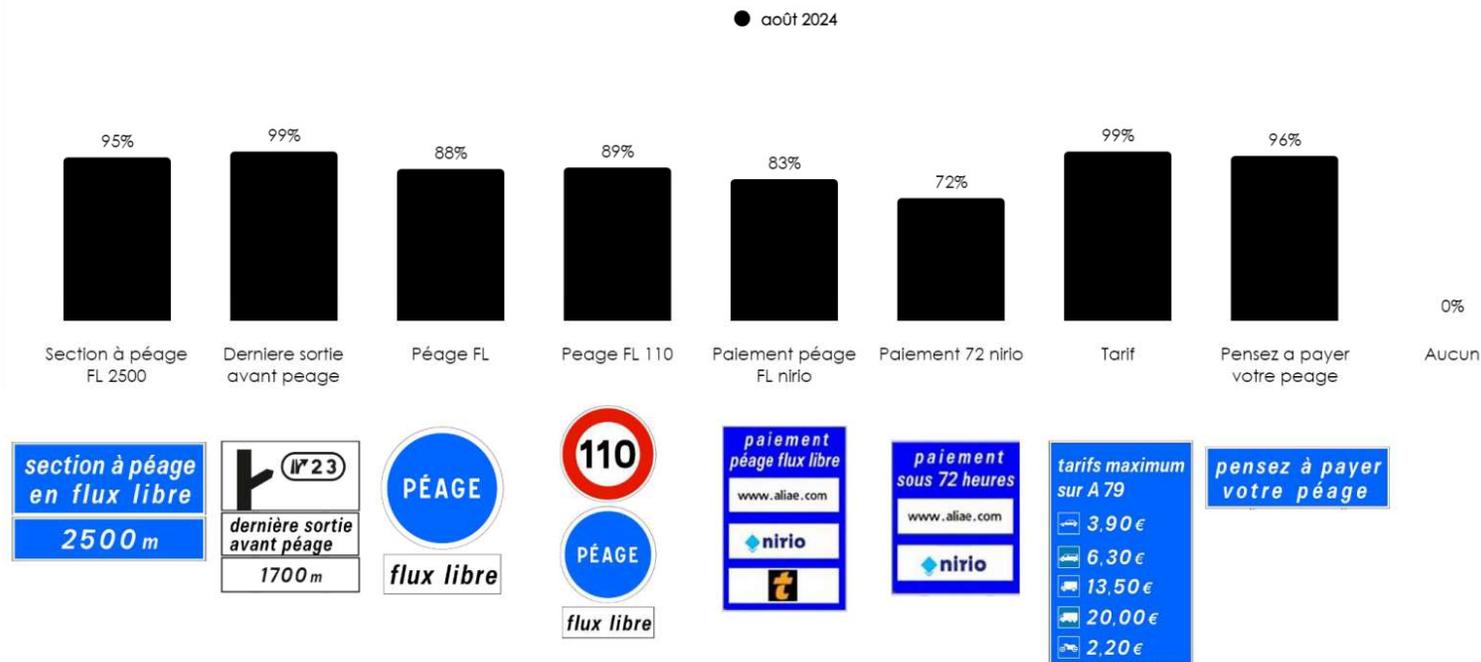
Mise en service en novembre 2022

Globalement, quel est votre niveau de satisfaction concernant le nouveau système de "flux libre" sur l'A79 ?



Une première expérience sur A79 2/2

Parmi ces panneaux, quels sont pour vous les panneaux immédiatement / facilement compréhensibles ?





TRANSFORMATION DE L'AXE PARIS-NORMANDIE EN FLUX LIBRE

AUTOROUTES A14 & A13

COMITE DES USAGERS
2 DECEMBRE 2024

 sanef

Le péage en flux libre concrètement



1

Les barrières physiques de péage sont remplacées par des portiques équipés de capteurs et de caméras.



2

Les portiques équipés permettent de photographier les plaques d'immatriculation et de détecter la présence d'un badge de télépéage.

3

Chaque véhicule est ainsi identifié et le montant du péage calculé en fonction de sa catégorie (voiture, moto, poids-lourd) et du trajet réalisé.

Les bénéfices attendus du péage en flux libre

- ✓ Un projet ambitieux : l'axe Paris-Normandie (A13, A14) est **la première autoroute existante en France à bénéficier de la technologie** du péage en flux libre.
- ✓ Une innovation **qui transforme radicalement l'usage de l'autoroute** en France.



Fluidité

Un gain de temps important en période de fort trafic, notamment lors des départs et retours des week-ends et des vacances



Sécurité

Plus besoin de trouver la bonne file à l'approche du péage et de préparer son moyen de paiement



Simplicité

Un seul paiement pour tout le trajet et non plus à chaque barrière de péage



Responsabilité

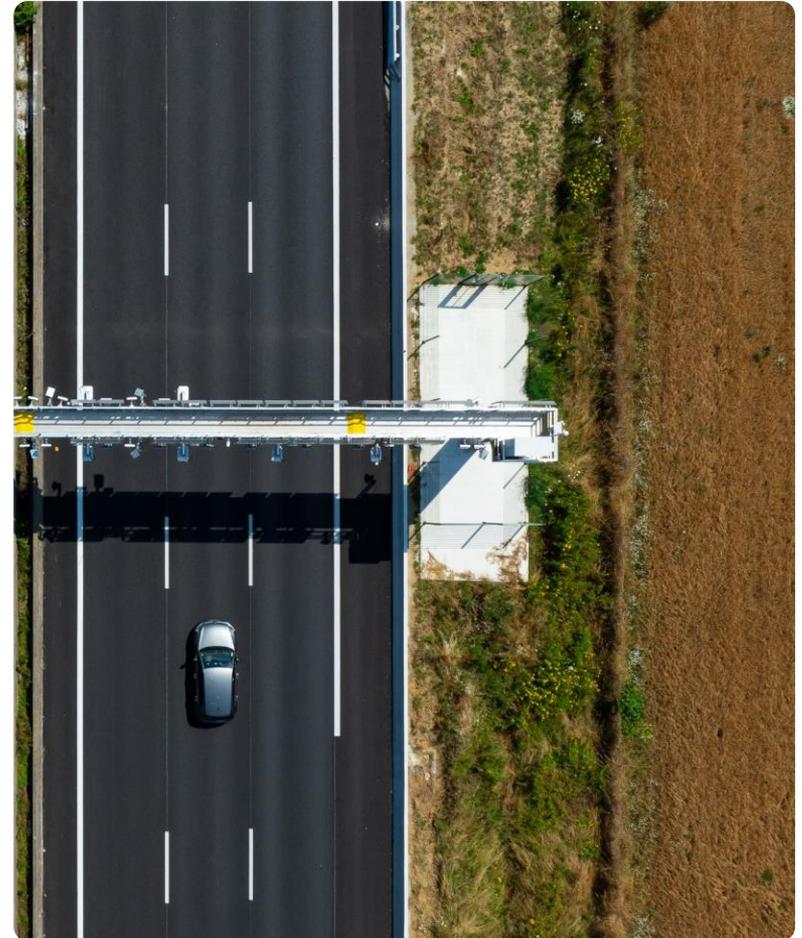
Moins de carburant consommé, moins d'émissions de CO² dans l'atmosphère
28 hectares rendus à la nature

Autoroute Paris-Normandie



Calendrier du projet

- ✓ **Décembre 2021 :**
Publication au Journal Officiel du projet de conversion en péage en flux libre de l'autoroute Paris-Normandie
- ✓ **9 mai 2023 :**
Démarrage des travaux
- ✓ **19 juin 2024 :**
Mise en service des 2 premiers sites en flux libre (A14) et du nouveau diffuseur d'Heudebouville (27)
- 🕒 **9-11 décembre 2024 :**
Mise en service des 12 autres sites de l'A13
- 🕒 **Horizon 2027 :**
Disparition complète des anciennes installations de péage et 28 hectares rendus à la nature



Une évolution du mode de paiement



Abonnés au télépéage

Rien ne change pour vous !

Assurez-vous que le badge de télépéage est positionné en permanence sur le pare-brise à côté du rétroviseur intérieur.

Dans les 72h après le passage



Paiement en ligne Sanef.com

Dans les **72 heures** après chaque trajet ou **automatiquement** en créant son compte.



Point de paiement physique

Dans les **72 heures** chez un des 7000 buralistes du réseau agréé Nirio (groupe FDJ) présents partout en France.

Que se passe-t-il en cas d'absence de paiement ?

**PASSAGE AU PÉAGE
EN FLUX LIBRE**



**72
HEURES**

Pour payer le péage
sur [sanef.com](https://www.sanef.com) ou
chez les **buralistes**
du réseau **Nirio**

**JUSQU'À
2 MOIS**

Pour payer le **péage + majoration de 90€**
(minorée à 10€ si paiement sous 15 jours)
à réception de l'avis de paiement

Dossier traité par Sanef

**AU-DELÀ
DE 2 MOIS**

Amende de 375€

Dossier traité par les
services de l'État
(Officier du ministère public)

Un nouveau centre de relation client pour le péage en flux libre

UN CENTRE DE RELATION CLIENT ANCRÉ LOCALEMENT

- Le site principal est situé à Petit-Couronne (76), au cœur de la Métropole Rouen Normandie, et trois antennes sont à Pont-l'Évêque (14), Montesson (78) et au Havre (76).

UN PROJET CRÉATEUR D'EMPLOIS

- Dès 2025, le centre de relation client emploiera jusqu'à 250 collaborateurs
 - ✓ 100 collaborateurs de l'ancienne filière péage classique formés et accompagnés pour devenir conseillers client.
 - ✓ Création d'environ 150 emplois par rapport au péage avec barrières.

UN CENTRE DISPONIBLE AU SERVICE DE NOS CLIENTS

- En ligne : www.sanef.com
- Par téléphone : ouvert de 8h à 20h, du lundi au samedi - 09 708 08 709 (appel non surtaxé) – en français et en anglais

UNE COLLABORATION AVEC L'ASSOCIATION WETECHCARE

- Elaboration de tutoriels dédiés aux publics peu à l'aise sur le web
- Mise en ligne sur la plateforme lesbonsclics.fr

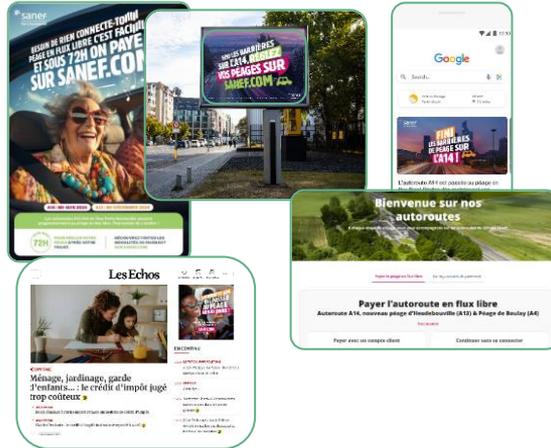


Comment les clients sont informés

SIGNALISATION SUR LE TRACÉ
(réglementaire ou temporaire)
panneaux dédiés



INFORMATION
digital, affichage, radio



RELAIS D'INFORMATION
Collectivités, élus, presse, loueurs, GPS



Besoin de rien connecte toi...







**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RÈGLEMENT EUROPÉEN SUR LE RÉSEAU TRANSEUROPEÛEN DES TRANSPORTS (*RTE-T*)

INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT ROUTIER

Règlement RTE-T – de quoi parle-t-on ?

La politique de l'Union Européenne vise à construire **un réseau de transport multimodal efficace, cohérent et de haute qualité à l'échelle de son territoire. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est au cœur du dispositif.**

- Il comprend les chemins de fer, les voies navigables intérieures, les routes maritimes à courte distance et les routes reliées aux nœuds urbains, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et les terminaux.

Le règlement RTE-T 2024/1679, entré en vigueur le 18 juillet 2024, définit le tracé, les composantes du réseau de transport multimodal et le programme de développement de ce réseau.

- Il prévoit la réalisation de réseaux central, central étendu et global devant être achevé respectivement au plus tard le 31 décembre 2030, le 31 décembre 2040 et le 31 décembre 2050.
- La réalisation de chacun de ces réseaux suppose la construction de nouvelles infrastructures et le respect d'exigences diverses pour les infrastructures existantes (type d'aménagement, niveaux de services, conditions d'interopérabilité, etc.).

Les réseaux routiers du RTE-T – réseau central et global



Disponible sur TENtec



Les réseaux routiers du RTE-T – définitions

Éléments composants les infrastructures de transport routier :

- *les routes* (yc les ponts, les tunnels, les carrefours, les croisements, les échangeurs, les bandes d'arrêt d'urgence, les infrastructures atténuant l'impact sur l'environnement, sur la faune et le bruit) ;
- *les équipements associés*, y compris les systèmes de pesée en mouvement ;
- *les infrastructures numériques et les systèmes de TIC* pour les transports ;
- *les voies d'accès* aux terminaux de fret multimodaux ;
- *les connexions* des terminaux de fret et des plateformes logistiques avec les autres modes du réseau transeuropéen de transport ; *les gares routières* ;
- *les infrastructures liées aux installations pour les carburants alternatifs* ;
- *les aires de stationnement et de repos*.

Les réseaux routiers du RTE-T – définitions

Précisions sur le rôle de routes du RTE-T : celles qui :

- *ont une incidence majeure sur le trafic de passagers et marchandises longue distance,*
- *assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains, et*
- *sont interconnectées aux autres modes de transport.*

Précisions sur les équipements associés :

- *peuvent notamment comprendre les équipements de gestion du trafic, d'informations et d'indications routières, de prélèvement des péages ou des droits d'usage, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, de ravitaillement ou de rechargement des véhicules à propulsion de substitution, et de stationnement sûr et sécurisé pour les véhicules utilitaires.*

Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Exigences générales sans échéances propres

Exigences spécifiques fixées selon :

- La typologie du réseau, central étendu et global
- Échéances calendaires : 2030, 2040, 2050.

Portent sur :

- le format des routes
- Les aires de repos
- Les systèmes de pesée en mouvement;
- L'information sécurité routière
- Les aires de stationnement sûres et sécurisées



Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Sans échéance propre au RTE-T → Réseau global et central

La sécurité :

- (a) **la sécurité des infrastructures de transport routier** soit assurée, surveillée et, le cas échéant, améliorée conformément à la directive 2008/96/CE *[sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières]* ;
- (b) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues suivant des **normes de qualité et de sécurité élevées** ;
- (d) **les tunnels routiers d'une longueur de plus de 500 m** *[directive 2004/54/CE sur les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen]* ;

Protection de l'environnement :

- (c) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues de façon à assurer **un niveau élevé de protection de l'environnement**, y compris, le cas échéant, grâce à des mesures de réduction du bruit ainsi qu'à la collecte, au traitement et au rejet des eaux de ruissellement;

Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Sans échéance propre au RTE-T → Réseau global et central

Péage :

(e) **l'interopérabilité des systèmes de péage** soit assurée conformément à la directive (UE) 2019/520 *[sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et sur la facilitation de l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières]*, au règlement d'exécution (UE) 2020/204 *[obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité]* et au règlement délégué (UE) 2020/203 *[exigences concernant: 1) la classification des véhicules; 2) les obligations détaillées incombant aux utilisateurs du SET; 3) les constituants d'interopérabilité; 4) les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés]* ;

(f) **les péages ou droits d'usage** soient perçus conformément à la directive 1999/62/CE *[taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures]*;

Système de transport intelligent :

(g) tout **système de transport intelligent sur les infrastructures de transport routier** soit conforme à la directive (UE) 2010/40/UE *[cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport]*; et

Infrastructures pour carburants alternatifs

(h) **des infrastructures pour carburants alternatifs** soient déployées sur le réseau routier conformément au règlement (UE) 2023/1804;

Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Les aires de repos

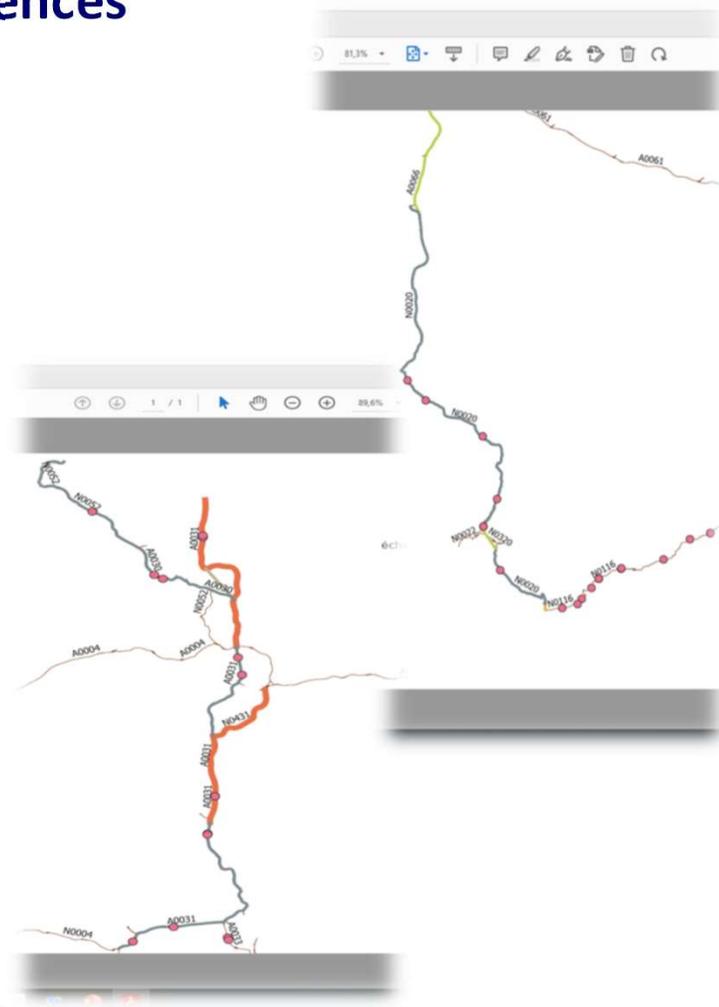
Une aire offrant des espaces de stationnement sûrs et suffisants et des installations appropriées, y compris des installations sanitaires, qui répondent aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée

Pour le réseau central, à horizon 2040 :

aires de repos sont disponibles le long des routes [...], à **une distance maximale de 60 km** l'une de l'autre;

Pour le réseau global, à horizon 2050 :

aires de repos sont disponibles à **une distance maximale de 100 km** les unes des autres;



Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

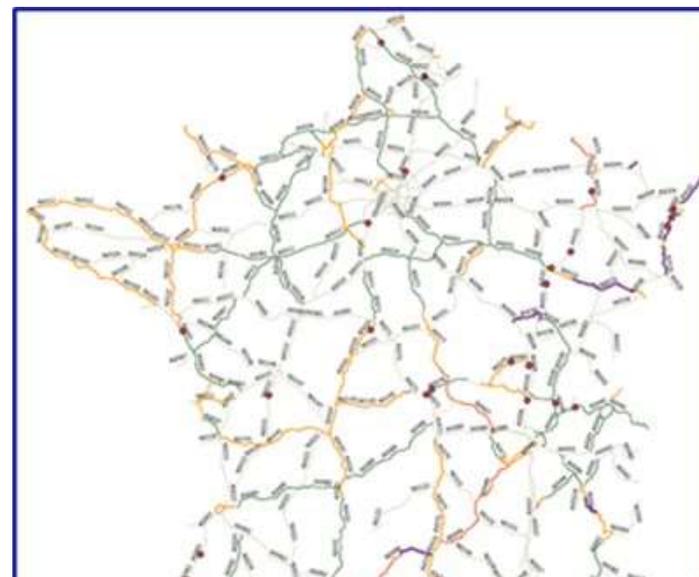
Système de pesée en mouvement

un système automatique mis en place sur l'infrastructure routière dans le but d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles d'avoir dépassé les limites de poids applicables (directive 96/53/CE)

1 EPM **tous les 300 kms en moyenne**

Échéances : 2040 pour les RTE-T central étendu et central et 2050 pour le RTE-T global

Lors du déploiement de ces systèmes, les États membres peuvent **se concentrer sur les tronçons routiers où l'intensité du trafic de marchandises est élevée.**



Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Aire de stationnement sûre et sécurisée

- **une aire de stationnement accessible aux conducteurs assurant le transport de marchandises ou de passagers, satisfaisant aux exigences énumérées dans le règlement (561/2006) [relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs].**
- l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées **le long des routes du réseau central et du réseau central étendu, ou à moins de 3 km de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, avec une distance moyenne maximale de 150 km entre deux de ces aires.**
- Les États membres peuvent se concentrer sur les tronçons routiers où l'intensité du trafic de marchandises est élevée.
- **Échéances** : 2040 (central et central étendu) et 2050 (global)

Règlement (561/2006)

La Commission veille à ce que les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route puissent accéder facilement aux informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées. La Commission publie une **liste de toutes les aires de stationnement qui ont été certifiées**, afin que les conducteurs puissent bénéficier de ce qui suit:

- détection et prévention des intrusions,
- éclairage et visibilité,
- point de contact et procédures d'urgence,
- installations sanitaires adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes,
- possibilités d'achat d'aliments et de boissons,
- connexions permettant la communication,
- alimentation électrique. La liste de ces aires de stationnement est publiée sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour.

Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Données relatives aux conditions de circulation et de sécurité

« Le déploiement ou l'utilisation des **moyens permettant de détecter les événements ou les conditions liés à la sécurité**, ainsi qu'à **la collecte des données pertinentes sur le trafic routier, afin de fournir des informations universelles minimales sur le trafic liées à la sécurité routière**, telles que définies dans le règlement délégué n° 886/2013 »

Échéances : infrastructures existantes : 2025 (central) et 2030 (central étendu et global). Nouvelles infrastructures : 2030 (central), 2040 (central étendu) et 2050 (global)

Règlement « Informations trafic liées à la sécurité routière » 886/2013 (en vigueur)

- Données collectées portant sur les événements de sécurité
- Événements définis par le règlement, précision à venir par la réglementation nationale
- Fourniture gratuite aux usagers par les exploitants, les prestataires de service d'information et les radiodiffuseurs du service d'informations

Directive ITS révisée (mise en accessibilité des données à partir du 31/12/2025)

- Numérisation des informations existantes sur le RTE-T, quel que soit leur format

Règlement « information routière temps réel » (mise en œuvre à partir du 1/01/2025)

- Périmètre de données plus large (infrastructure, réglementations, état du réseau, utilisation en temps réel du réseau)
- Les données « état du réseau » comprennent une partie « incidents »
- Disponibilité des données collectées au 1/01/2028 sur l'ensemble du réseau routier ouvert au public.

Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Format des routes

- la route est spécialement conçue, construite ou aménagée pour la circulation automobile ;
- (*) les routes offrent, sauf en des points particuliers ou temporairement, des **chaussées séparées pour les deux sens de circulation**, séparées l'une de l'autre par une bande de séparation non destinée à la circulation ou par d'autres moyens assurant un niveau de sécurité équivalent ; (réseau global)
- (*) et **les routes ne se croisent pas** au niveau d'une route, d'une voie ferrée ou d'un tramway, d'une piste cyclable ou d'un sentier pédestre (réseau global).
- **Échéances** : 2030 (central), 2040 (central étendu) et 2050 (global) *sauf (*)*



Les réseaux routiers du RTE-T – les exigences

Terminaux rail-route

- **Équipement**, d'ici 2030, à l'intérieur du terminal ou à une distance maximale de 3 km du terminal, d'au moins **une station de recharge**, telle que définie à l'article 2, point 52), du règlement (UE) 2023/1804, **réservée aux véhicules utilitaires lourds** et, en tant que de besoin, **une station de ravitaillement** au sens de l'article 2, point 59, dudit règlement, utilisée **pour l'hydrogène et réservée aux véhicules utilitaires lourds**.
- **Équipement d'outils numériques pour faciliter**, d'ici au 31 décembre 2030 (i) **l'efficacité des opérations** au sein d'un terminal, [...]; (ii) **la fourniture de flux d'informations** à l'intérieur d'un terminal et entre les modes de transport le long de la chaîne logistique et le terminal, capables d'échanger des informations avec des systèmes ouverts et interopérables



Crédit photo : cfl-mm.lu



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

A412 | MACHILLY - THONON-LES-BAINS

Présentation au comité des usagers du réseau routier national



Sommaire

1. Introduction

2. Présentation générale de l'A412

- a. Les objectifs
- b. Les chiffres clés
- c. Les fonctionnalités
- d. Calendrier de réalisation

2. L'intégration de l'A412 dans le territoire

- a. Des mesures ERC innovantes
- b. Transparence écologique
- c. Compensation environnementale

3. Politique tarifaire et commerciale A412

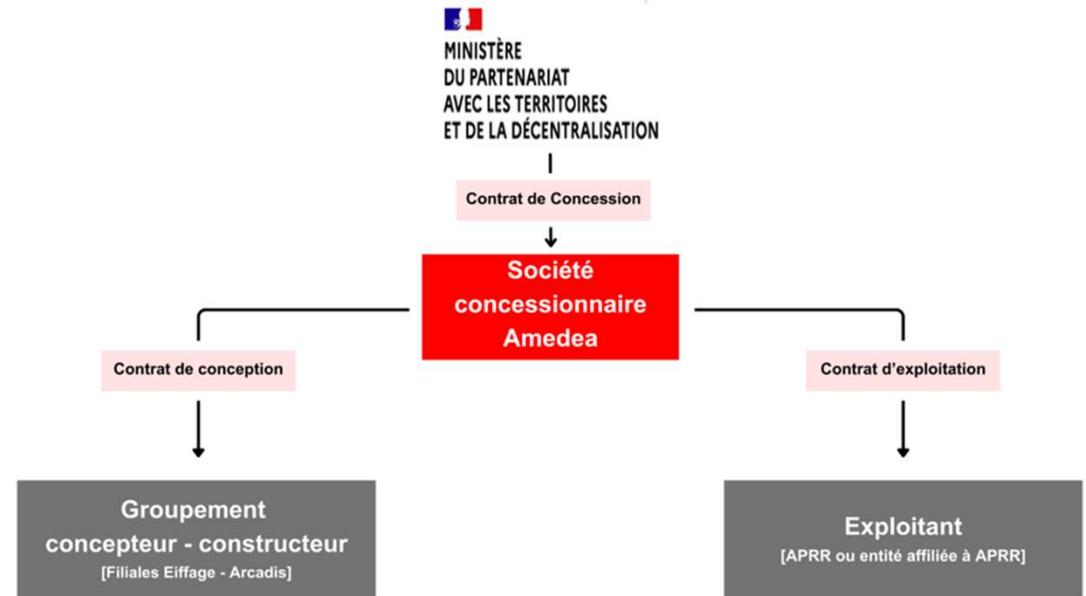
- a. Un système de péage en flux libre
- b. Des tarifs dégressifs selon les émissions
- c. Des réductions commerciales complémentaires

1. Introduction



AMEDEA, concessionnaire de l'A412

- Un contrat de concession entre l'Etat et AMEDEA pour une durée de 55 ans
- Mission du concessionnaire : financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'infrastructure
- Un financement sans concours public pour l'A412 (hors PRA d'Allinges)



2. Présentation générale de l'A412

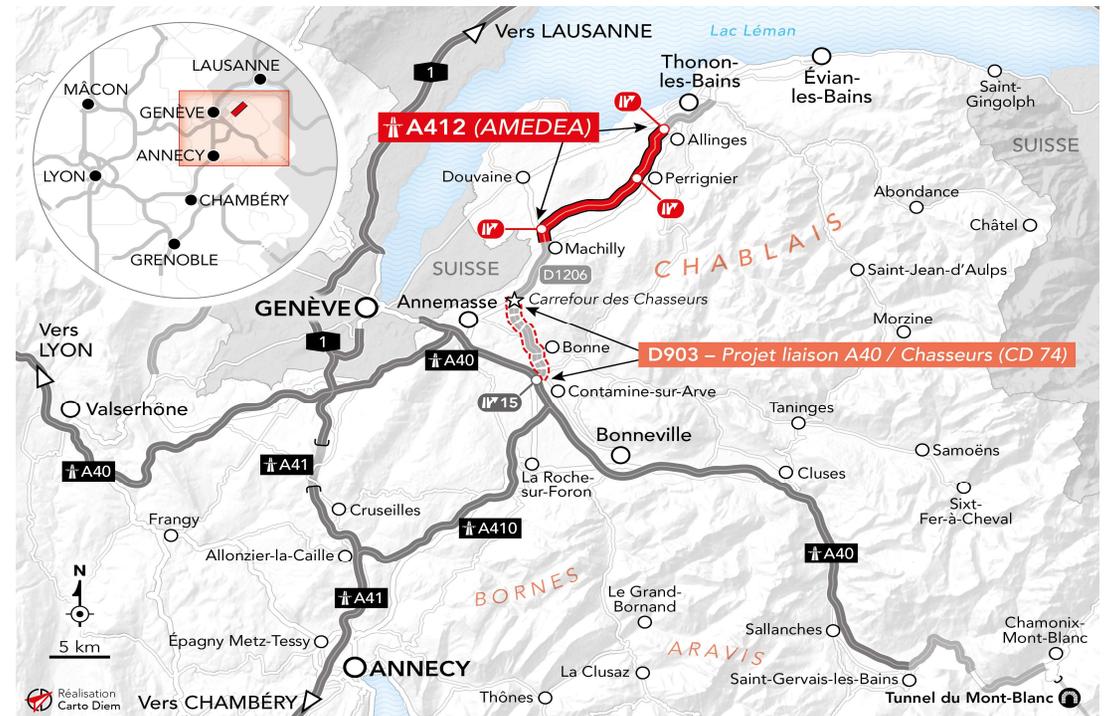


L'A412, une nouvelle liaison pour faciliter les déplacements dans le Chablais

→ Relier les agglomérations de Thonon et Annemasse

→ Fluidifier et sécuriser le trafic routier, actuellement saturé sur le réseau départemental

→ Réduire l'exposition de la population à la pollution et aux nuisances sonores



L'A412, un service de mobilité au cœur du Chablais

Une infrastructure articulée avec les projets de développement de modes de transports alternatifs et complémentaires :



Création de parkings de covoiturage équipés de bornes de recharges électriques,



Complémentarité vers le Léman Express,

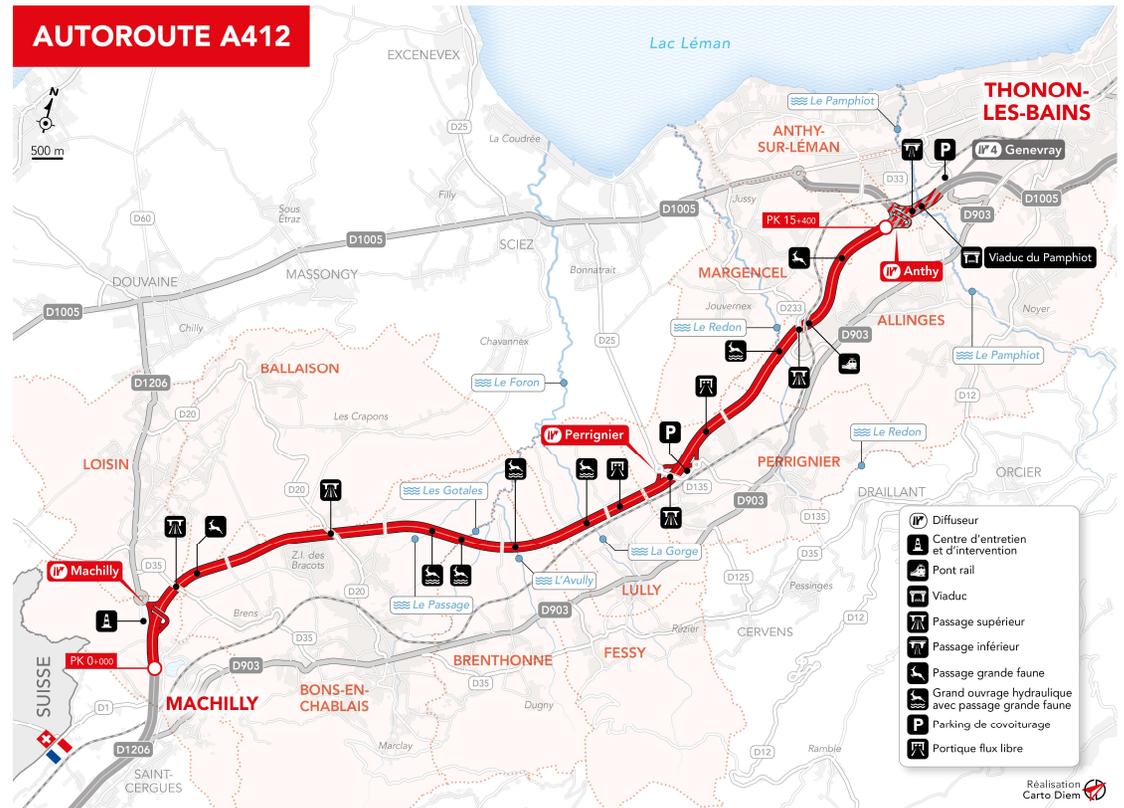


Création d'une vélo route, pour reconnecter des territoires isolés ou difficiles d'accès, notamment les gares, et permettre le franchissement sécurisé de l'A412.

Pour un Objectif : fluidifier et sécuriser le trafic routier, actuellement saturé sur le réseau départemental.

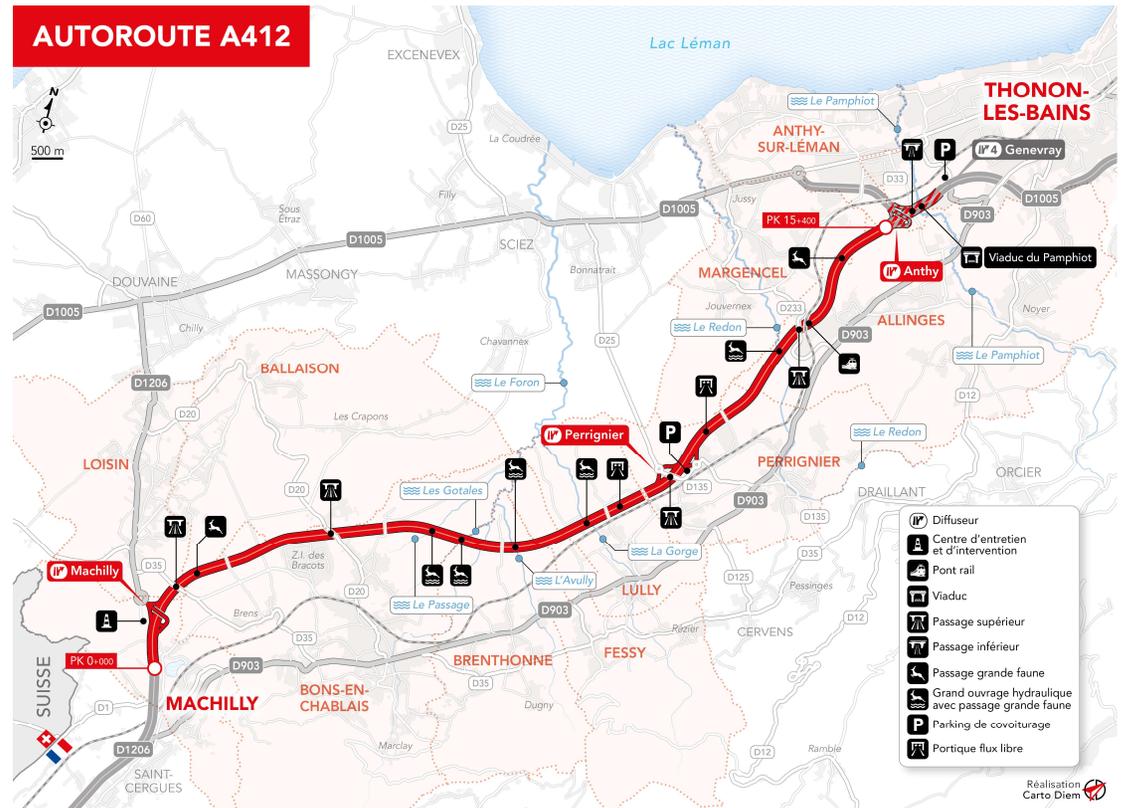
Les chiffres clés de l'A412

- 16,5 km
- 2x2 voies à 110 km/h
- Système de péage en flux libre
- 12 communes traversées

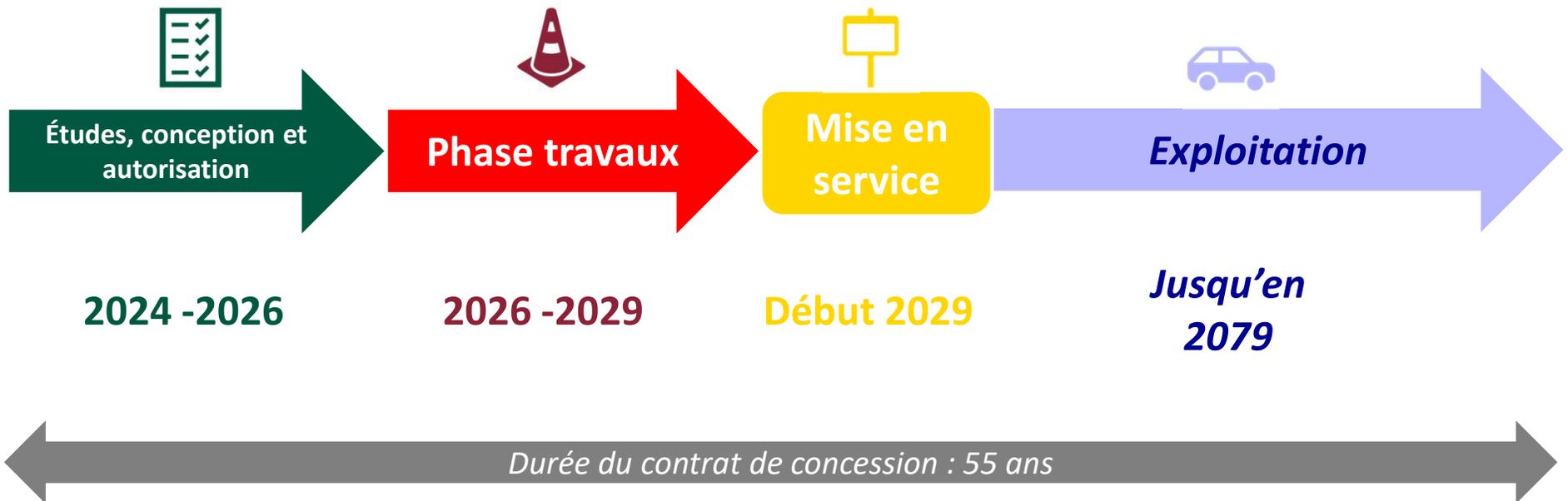


Les fonctionnalités de l'A412

- **3 diffuseurs** à Machilly, Perrignier et Anthy-sur-Léman
- **2 aires de covoiturage** : à Perrignier et Thonon-les-Bains
- **45 ouvrages** en faveur de la transparence écologique
- **2 portiques flux libre**
- **3 000 mètres linéaires** de protection acoustique
- **1 centre d'entretien et d'intervention** à Machilly



Calendrier de réalisation



3. L'intégration de l'A412 dans le territoire



Une ambition environnementale forte en phase de construction

- Les innovations utilisées pour construire l'A412 feront **baiss**er l'**impact carbone de 20 % par rapport à une solution classique** :
 - un **enrobé routier** (Biophalt) dont le liant végétal est issu de coproduits de la sylviculture française à très faible bilan carbone,
 - du **béton bas carbone**,
 - une **moindre utilisation de la chaux** par différents procédés de remplacement,
 - **six ouvrages d'art de rétablissement agricole à tablier bois**.



Assurer une transparence écologique

- **45 passages** permettant d'assurer les continuités écologiques dont :
 - 7 passages pour la grande faune,
 - 22 passages hydrauliques,
 - 9 Passages dédiés aux chiroptères.
- **Soit 1 ouvrage faune tous les 400 mètres**



Passage grande faune à Allinges

Une compensation environnementale au cœur du Chablais



180 hectares de parcelles dans le paysage du Chablais,
dont 60 % de milieux forestiers, tout en préservant les fonciers agricoles



Des compensations environnementales prévues sur **55 ans.**

4. La politique tarifaire et commerciale A412



FOCUS : le péage en flux libre, un système éprouvé plus de fluidité et des avantages sur le plan environnemental

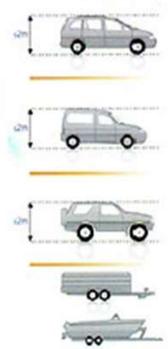
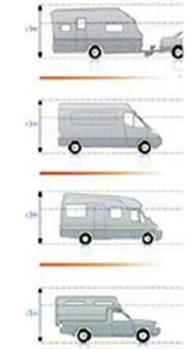
- Fluidification du trafic par évitement des ralentissements et des redémarrages.
- Réduction des émissions de CO₂.
- Économie de 2 hectares de foncier par rapport à une barrière de péage classique.



2 portiques flux libre à Perrignier

Véhicules légers : tarifs dégressifs selon les émissions de CO2

Une modulation tarifaire est appliquée pour les véhicules légers des classes 1,2 et 5 :

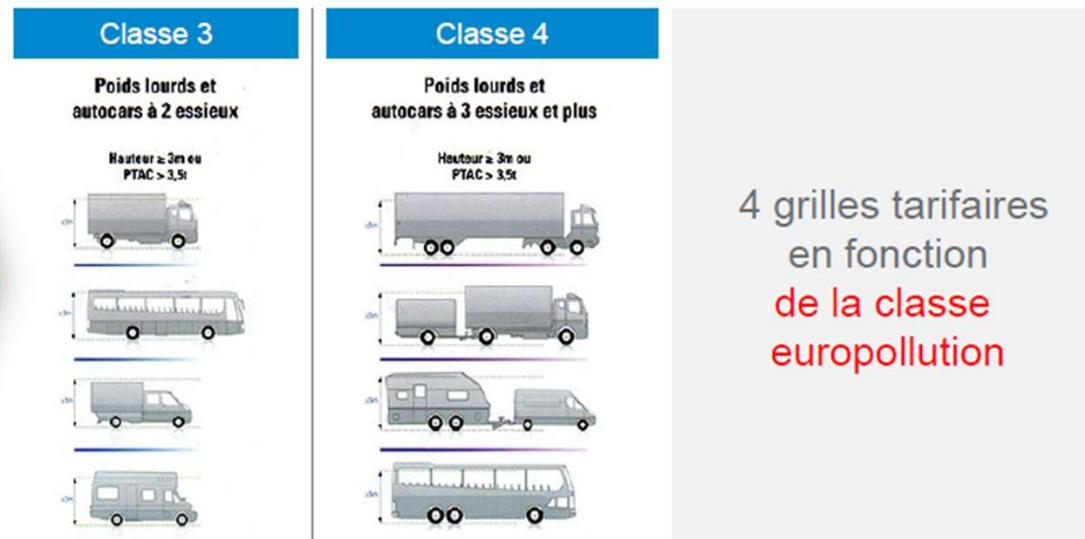
Classe 1	Classe 2	Classe 5
Véhicules légers	Véhicules intermédiaires	Moto Side-car Trike*
Hauteur ≤ 2m et PTAC ≤ 3,5t	2m < Hauteur < 3m et PTAC ≤ 3,5t	
		
		<small>* Sont autorisés les véhicules d'une puissance ≤ 150W, dont le poids à vide dépasse les 550kg (article R621-2 du code de la route)</small>



Pour les Crit'air 0
(100% électrique),
réduction de 20 %

Poids lourds : tarifs dégressifs selon la classe de véhicule ET leurs émissions

Une modulation tarifaire est appliquée pour les poids lourds des classes 3 et 4 selon les normes européennes d'émissions :



Pour les VL munis de badges télépéage AMEDEA, des réductions commerciales complémentaires

A la politique tarifaire s'ajoute des réductions et avantages spécifiques pour les offres télépéage AMEDEA destinées aux véhicules légers :

- 50% de réduction en fonction de l'assiduité des clients sur l'A412,
- Aucun frais de mise en service pour les véhicules à très faible émission,
- Fonctionne pour toutes les autoroutes en France.

Nombre de trajets réalisés dans le mois	Réduction appliquée à tous les trajets effectués dans le mois
Entre 20 et 29 trajets	30%
30 trajets et plus	50%

Pour les PL munis de badges télépéage, des réductions commerciales complémentaires

Les poids lourds utilisant un badge télépéage bénéficient de réductions en fonction de leur tranche de paiement mensuelle.

Seuil de paiement mensuel	Réduction
> 150 €	- 8 %
30 € - 150 €	- 4 %
< 30 €	0 %



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MERCI





**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

TARIFICATION DES AUTOROUTES

*Hausse tarifaire au 1^{er} février 2025
Comité des usagers*

Sommaire

- 1. Cadre contractuel**
- 2. Calendrier des procédures tarifaires**
- 3. Méthodes de contrôle**
 - a. Hausse du TKM
 - b. Absence de Foisonnement
- 4. Les hausses en chiffres et en formule**
 - a. Société historiques
 - b. Société récentes

Cadre contractuel

Contrat de concession :

- Réalisation de l'autoroute
- Entretien
- Exploitation
- Maintenance
- Financement



Perception de péage avec hausses tarifaires annuelles définies sur la durée du contrat de concession



Contrat de plan :

Investissements supplémentaires



Hausses tarifaires additionnelles



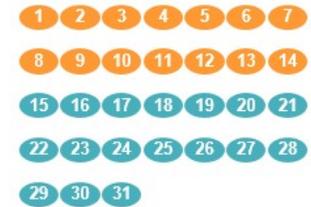
Calendrier des procédures tarifaires

- 17** novembre **Annonce du taux de l'inflation : 1,1%**
- nov. / déc. **Elaboration de la grille par les concessionnaires et envoi au concédant**
- déc. / jan. **Analyse des grilles et échanges éventuels entre les concédants et les concessionnaires**
- 1** février **Entrée en vigueur des tarifs**

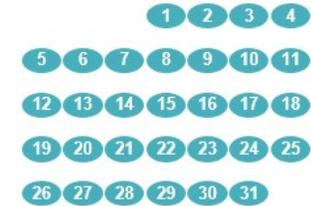
Novembre



Décembre



Janvier



Février



Méthodes de contrôle

Processus le plus courant

Critère d'analyse	Element contrôlé	Calcul		
Respect de la hausse tarifaire contractualisée	Niveau de hausse du TKM classe 1	TKM classe 1 par section de référence	Ponderation par les kilomètres parcourus	TKM classe 1 réseau
	Coefficients interclasses 2 à 5	Rapport du TKM de classe 2, 3, 4 ou 5 par rapport au TKM de classe 1		
Absence de foisonnement	Recette toutes classes	Contrôle de l'ensemble des tarifs	Données trafic pour chaque trajet	Impact sur les recettes des choix de répartition des hausses sur le réseau = 0
Respect de la règle de limitation de la distorsion des tarifs kilométriques	Nombre de trajets en distorsions toutes classes confondues	Un trajet est en distorsion si son TKM diffère du TKM réseau de plus de 50%.		
	Variation des tarifs des trajets en distorsion	Les tarifs des trajets en distorsions ne doivent pas mener à une accentuation de la distorsion		

Hausse du TKM *taux kilométrique moyen d'une classe de véhicule*

À savoir : Chaque réseau des sociétés est divisé en « **sections de référence** » qui sont de grandes sections autoroutières.

Pour une section, le $TKM_{section}$ est la moyenne des tarifs appliqués :

$$TKM_{section} = \frac{\text{Somme des tarifs de l'ensemble des trajets possibles}}{\text{Somme des longueurs des trajets correspondants}}$$

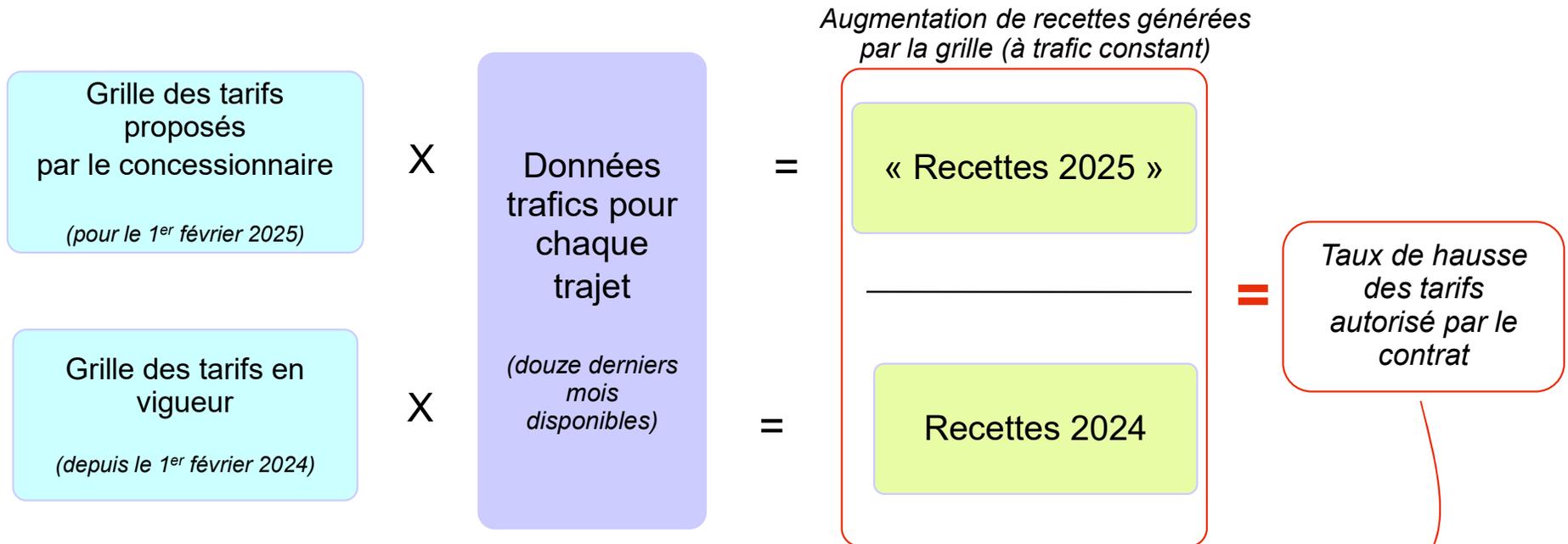
Pour le réseau, le $TKM_{réseau}$ est la moyenne pondérée des $TKM_{section}$:

$$TKM_{réseau} = \frac{\text{Somme sur le réseau } \{TKM_{section} \times \text{kilomètres parcourus sur la section}\}}{\text{Somme des kilomètres parcourus sur le réseau}}$$

Hausse du TKM :

Chaque tarif ne subit pas une hausse strictement égale à la hausse moyenne du TKM : des hausses différenciées (« modulations ») peuvent être appliquées en fonction des trajets. Ces modulations sont encadrées et contrôlées.

Absence de foisonnement



Absence de foisonnement :

La faculté dont dispose le concessionnaire d'appliquer des hausses différentes en fonction des trajets ne doit pas conduire à augmenter mécaniquement les recettes au delà du taux de hausse du TKM autorisé par le contrat.

Hausse tarifaires au 1^{er} février 2025

Sociétés historiques

À savoir : Les taux de hausse sont ceux fournis par les concessionnaires en amont de la campagne tarifaire. Ils n'ont pas encore été contrôlés et ne sont donc pas validés par l'administration.

	Hausse tarifaire <u>2024</u> sociétés "historiques"					Hausse tarifaire <u>2025</u> sociétés "historiques"				
	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	3,02%	3,02%	3,02%	3,02%	3,02%	1,08%	1,08%	1,08%	1,08%	1,08%
AREA	3,04%	3,04%	3,03%	3,03%	3,04%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
ASF	2,71%	2,71%	2,71%	2,71%	2,71%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%
COFIROUTE - INTERURBAIN	2,70%	2,79%	2,77%	2,80%	2,75%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%
ESCOTA	2,71%	2,71%	2,71%	2,71%	2,71%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%	0,77%
SANEF	2,79%	2,77%	2,90%	2,97%	2,86%	0,85%	0,85%	1,01%	1,01%	0,85%
SAPN	3,08%	3,10%	3,33%	3,45%	3,05%	1,14%	1,14%	1,39%	1,39%	1,14%
ATMB - Autoroute	3,23%	3,23%	3,23%	3,23%	3,23%	1,15%	1,15%	1,15%	1,15%	1,15%
SFTRF - Autoroute	3,57%	3,81%	3,67%	3,84%	3,71%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%	1,10%
moyenne non pondérée	2,86%					0,92%				

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
I_{oct}	100,01	100,37	101,4	103,37	103,99	103,75	106,42	113,16	117,54	118,83
	+ 0,06%	0,36%	1,03%	1,94%	0,60%	-0,23%	2,57%	6,33%	3,87%	1,10%

Hausses tarifaires au 1^{er} février 2025

Sociétés récentes

À savoir : Les taux de hausse sont ceux fournis par les concessionnaires en amont de la campagne tarifaire. Ils n'ont pas encore été contrôlés et ne sont donc pas validés par l'administration.

meilleure estimation à date	Hausse tarifaire <u>2024</u> sociétés "récentes"					Hausse tarifaire <u>2025</u> sociétés "récentes"				
	Sociétés "récentes"	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
ADELAC	5,78%	6,85%	6,82%	7,00%	7,29%	2,73%	2,62%	2,32%	2,34%	2,91%
ALBEA	5,41%	5,00%	5,19%	4,63%	9,09%	3,99%	3,99%	2,66%	2,66%	3,99%
ALIS	3,82%	3,81%	3,81%	3,82%	3,87%	2,11%	2,11%	2,11%	2,11%	2,11%
ARCOUR	5,29%	5,29%	5,28%	5,29%	5,29%	1,73%	1,73%	1,73%	1,73%	1,73%
ALICORNE	3,86%	4,84%	4,84%	4,89%	2,37%	1,24%	2,08%	2,19%	2,04%	0,00%
ALIENOR	4,31%	5,42%	5,43%	5,36%	4,57%	2,10%	3,13%	3,12%	3,12%	2,09%
ATLANDES	2,38%	3,17%	2,85%	2,75%	4,76%	2,33%	0,00%	1,27%	1,03%	0,00%
CCI-SE Tancarville (Concession Ouvrage d'Art)	3,70%	2,94%	2,44%	2,86%	NA	0,00%	1,47%	0,00%	0,68%	NA
CCI-SE Normandie (Concession Ouvrage d'Art)	1,72%	1,49%	1,37%	2,08%	NA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	NA
Duplex A86 (Concession Ouvrage d'Art)	4,77%	NA	NA	NA	NA	4,91%	NA	NA	NA	NA
CEVM été (Concession Ouvrage d'Art)	5,56%	5,82%	5,83%	5,50%	4,84%	3,00%	3,00%	2,80%	2,80%	3,10%
CEVM hors été (Concession Ouvrage d'Art)	5,83%	5,84%	5,83%	5,50%	4,84%	2,80%	3,70%	2,80%	2,80%	3,10%
ARCOS	3,65%	3,66%	3,66%	3,64%	3,74%	1,47%	1,47%	1,47%	1,47%	1,47%
ALIAE	4,99%	4,98%	4,99%	4,99%	4,98%	1,56%	1,56%	1,56%	1,56%	1,56%



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Refonte de Bison Futé

Refonte de Bison Futé

Objectifs :

- Développer de nouveaux services sur la sécurité routière, l'optimisation des déplacements, et la gestion de crise
- Repenser le positionnement de l'application dans l'éco-système

Lancement de la démarche de recueil des avis et des attentes des usagers :

- Mise en ligne d'un questionnaire en ligne pour tous les usagers (via le site et l'application Bison Futé)
- Organisation d'entretiens ciblés avec des acteurs (transporteurs, associations d'usagers, représentant de la presse, autorités routières, etc.)
- Immersions sur des aires d'autoroutes pendant les vacances de février

Planning : jusqu'à avril 2025