



**MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MARS 2025

Les péages perçus sur le territoire français

Rapport établi en application de l'article 11 de la directive 1999/62/CE du
Parlement européen et du Conseil européen relative à la taxation des véhicules
pour l'utilisation d'infrastructures routières

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

Sommaire

1. Tarifs de péage rendus publics sur les sites des sociétés concessionnaires d'autoroutes....	1
2. Chiffre d'affaires et taux kilométrique moyen réalisés par les sociétés d'autoroutes pour les véhicules utilitaires lourds.....	2
3. Parts des véhicules utilitaires lourds par classe CO ₂ ou EURO sur le réseau autoroutier faisant l'objet d'une telle modulation	2

Le présent rapport a pour objectif de répondre aux dispositions du premier paragraphe de l'article 11 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil européen relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (« la Directive »), telle que résultant de la modification prévue par la directive 2022/362/UE, qui dispose que « *Au plus tard le 25 mars 2025, et tous les cinq ans par la suite, les États membres rendent public, sous une forme agrégée, un rapport sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire.* ».

1. Tarifs de péage rendus publics sur les sites des sociétés concessionnaires d'autoroutes

L'ensemble des tarifs autoroutiers sont rendus publics sur les sites respectifs de sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), répertoriés dans le tableau ci-dessous.

Les modifications prévues par la directive 2022/362 du Parlement européen et du Conseil européen ont été transposées par les articles L.119-11 et suivants du code de la voirie routière (CVR), ainsi que par les articles R. 119-38 et R. 119-39 du CVR et l'arrêté du 9 janvier 2024 relatif à la modulation des péages applicables aux véhicules de transports de marchandises par route et aux véhicules de transports de personne en fonction de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la majoration de ces péages en raison de la pollution atmosphérique due au trafic.

S'agissant de la prise en compte de ces modifications sur la tarification des autoroutes françaises, le législateur a mobilisé l'exception prévue à l'article 7.7 de la Directive pour ne pas appliquer l'article 7 quater bis, paragraphe 3, l'article 7 octies, l'article 7 octies bis, paragraphe 1 et 2 et l'article 7 octies ter aux contrats de concession signés avant le 24 mars 2022 ou dont les offres ont été reçus avant le 24 mars 2022 dans le cadre de la procédure de passation de concession. Ainsi, la tarification des autoroutes (structure des tarifs et catégories de véhicules couverts) n'a pas évolué à ce stade sur ces points.

Les tarifs de péage (environ 42 000) peuvent être trouvés sur les sites suivants, les tarifs étant donnés toutes taxes comprises (TTC) :

Société concessionnaire d'autoroute	Site Internet répertoriant les tarifs
ASF	https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/autoroute-mode-demploi/tarifs-peage-vinci-autoroutes/
Atlandes	https://www.a63-atlandes.fr/fr/calculateur-de-tarifs/
Escota	https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/autoroute-mode-demploi/tarifs-peage-vinci-autoroutes/
Sanef	https://www.autoroutes.sanef.com/fr/grilles-tarifs-de-peage
SAPN	https://www.autoroutes.sanef.com/fr/grilles-tarifs-de-peage
AREA	https://voyage.aprr.fr/tarifs-de-peage
APRR	https://voyage.aprr.fr/tarifs-de-peage
Cofiroute (interurbain et A86 Duplex)	https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/autoroute-mode-demploi/tarifs-peage-vinci-autoroutes/
ATMB et tunnel du Mont-Blanc	https://www.atmb.com/telepeage-tarifs/ : A40 https://www.atmb.com/app/uploads/2025/01/Tunnel-du-Mont-Blanc-tarifs-au-1er-janvier-2025.pdf

SFTRF et tunnel du Fréjus	https://www.sftrf.fr/tarifs-autoroute/ : A43 https://www.sftrf.fr/tarifs-tunnel/ : tunnel du Fréjus
ALiS	https://www.alis-sa.com/fr/preparez-votre-voyage/tarifs-alis-a28-rouen-alencon
A'LIENOR	https://www.a65-alienor.com/tarifs-de-peage
ARCOUR	https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/autoroute-mode-demploi/tarifs-peage-vinci-autoroutes/ (cf guide Cofiroute)
ADELAC	https://www.a41-adelac.com/tarifs-de-peage-au-1er-fevrier-2025-sur-la-liane-adelac
CEVM	https://www.leviaducdemillau.com/sites/viaducdemillau/home/tarifs-du-peage.html
ALBEA	https://www.a150-albea.fr/les-points-dinterets/peage/
ALICORNE	https://a88-alicorne.fr/tarifs/
ARCOS	https://www.vinci-autoroutes.com/fr/conseils/autoroute-mode-demploi/tarifs-peage-vinci-autoroutes/
ALIAE	https://www.aliae.com/solutions-de-paiement
CCISE	https://www.pontsnormandietancarville.fr/les-tarifs/

2. Chiffre d'affaires et taux kilométrique moyens réalisés par les sociétés d'autoroutes pour les véhicules utilitaires lourds

En 2023, les sociétés concessionnaires d'autoroute ont réalisé un chiffre d'affaires de 3 945,6 millions d'euros avec les péages ciblant les véhicules utilitaires lourds¹. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée² est de 26,02 centimes d'euros du kilomètre. Les recettes de péage sont utilisées pour l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau autoroutier.

Au regard de la mobilisation de l'exception prévue à l'article 7.7 de la Directive (cf. supra), les recettes liées à la redevance pour coûts externes sont à ce stade nulles. De même, aucune redevance de congestion ni sur-péage n'est collecté sur le réseau autoroutier concédé français.

3. Parts des véhicules utilitaires lourds par classe CO₂ ou EURO sur le réseau autoroutier faisant l'objet d'une telle modulation

Sur le réseau autoroutier français, aucune modulation CO₂ n'a été mise en place à ce stade, du fait de la mobilisation de l'exception prévue à l'article 7.7 de la Directive. Par ailleurs, les modulations EURO en fonction de la classe d'émission des véhicules utilitaires lourds sont en vigueur sur les réseaux de quatre concessions d'autoroutes (Atlantes, ARCOS, ALIAE, ALBEA), s'agissant des seules concessions autoroutières dont les systèmes de péage ont été mis en place depuis la révision de la Directive de 2006 qui prévoyait une telle modulation obligatoire, les contrats préexistants bénéficiant du droit du grand-père.

¹ Les véhicules utilitaires lourds sont, au sens de la Directive, les véhicules ayant un poids total admissible en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes.

² Au sens de la Directive, la redevance d'infrastructure moyenne pondérée est égale au « montant total des recettes provenant d'une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds sur les tronçons routiers soumis à cette redevance durant cette période »

Sur l'ensemble de ces quatre réseaux, les parts moyennes constatées sur les trafics de novembre 2023 à octobre 2024, en véhicules.kilomètre, sont les suivantes :

Classe Euro :	Véhicules lourds de 2 essieux	Véhicules lourds de 3 essieux et plus
Euro 0 - 4 ³	38,2%	4,6%
Euro 5	6,5%	4,0%
Euro 6	55,3%	91,5%
Total	100,0%	100,0%

Parmi ces quatre concessions, seule la société ARCOS associe la modulation en fonction de la classe EURO évoquée ci-dessus à une modulation horaire en fonction des horaires de la journée : les tarifs varient en fonction des jours de la semaine et selon les demi-heures.

³ Nous ne disposons pas des données décomposées par classes pour les classes EURO entre 0 et 4. En effet, certaines sociétés concessionnaires appliquent le même tarif pour toutes ces classes et agrègent donc les données de trafic transmises à la DGITM.