



*Comité National Routier*

## **Mise en place du télépéage poids lourd**

# **Incidences sur les coûts du transport routier de marchandises de lots en France**

**OR – Octobre 2007**

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>I - Télépéage poids lourd (PL) : contexte européen et mode d'emploi</b> .....	<b>4</b>
Le calendrier.....	4
Qu'appelle-t-on "réseau routier transeuropéen" ?.....	4
L'interopérabilité européenne des systèmes de télépéage .....	4
1- Etat des lieux en Europe .....	5
2- Les solutions technologiques envisagées.....	6
3- Le marché européen concerné .....	6
4- Une nouvelle organisation économique.....	7
Mode d'emploi du télépéage PL en France .....	7
<b>II – Les nouvelles conditions commerciales imposées par la directive Eurovignette</b> .....	<b>8</b>
La directive 2006/38 en quelques mots.....	8
La transition progressive du système Caplis à l'abonnement télépéage PL .....	9
L'impact direct sur le poste coût des péages d'un ensemble 40 tonnes .....	10
1- Incidence moyenne pour le secteur transport de lots en Longue Distance .....	10
2- Impacts différenciés selon la Classe Euro et les consommations de péages.....	11
a- Selon la spécification environnementale du véhicule :.....	11
b- Selon les dépenses de péages rapportées par véhicule :.....	12
c- Selon la taille de la flotte de l'entreprise :.....	12
3- Estimation de l'incidence pour le secteur régional.....	13
4- Autres effets secondaires du télépéage PL.....	13
<b>III - Caractéristiques des utilisateurs fréquents de l'autoroute et incidences du télépéage en terme de productivité kilométrique sur autoroute</b> .....	<b>14</b>
Typologie des utilisateurs fréquents d'autoroute en Longue Distance .....	15
1- Des économies d'échelle en matière de péages.....	15
2- Des véhicules récents plus fréquemment utilisateurs de l'autoroute.....	15
3- La productivité kilométrique sur autoroute.....	15
Quelle alternative possible à l'autoroute ?.....	16
1- Transfert modal.....	16
2- Transfert routier .....	16
a- Coûts véhicule et coûts sociaux d'un moindre recours à l'autoroute .....	17
b- Coûts indirects d'un moindre recours à l'autoroute .....	18
<b>ANNEXES</b> .....	<b>19</b>
Conditions commerciales système Caplis 2005 :.....	19
Conditions commerciales système Caplis mises à jour au 1er juillet 2006 :.....	20
Conditions commerciales télépéage PL au 1er juillet 2007 :.....	21
Réseau routier transeuropéen :.....	22
Réseau routier français :.....	23

Dans un but d'harmonisation de la circulation, de respect des règles de concurrence et de développement du "transport durable", deux directives européennes ont été adoptées : la Directive 2004/52 du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéages routiers en Europe et la Directive Eurovignette 2006/38 du 17 mai 2006, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Rappelons que la politique de transport durable définie par le Conseil Européen doit :

- s'attaquer à l'augmentation des trafics routiers, des niveaux de congestion, de bruit et de pollution,
- encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement,
- favoriser l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux.

La géographie actuelle des péages en Europe complexifie considérablement cette quête du transport durable. Rappelons brièvement le contexte européen.

La Belgique, l'Allemagne, le Danemark les Pays-Bas et la Suède appliquent depuis 1999 une taxe annuelle sur les véhicules et les péages sur autoroutes appelée Eurovignette. En 2001, la Suisse a mis en place une taxe kilométrique pour poids lourd, imitée par l'Autriche en 2005 et par l'Allemagne qui est sortie du dispositif Eurovignette en instaurant sur son territoire la LKW Maut. Ce principe fait aujourd'hui florès dans l'UE 25, nombre d'états membres réfléchissent concrètement à l'introduction d'un tel système. La taxe kilométrique séduirait ainsi la Grande Bretagne et la Slovaquie. Même tendance pour la Tchéquie, avec l'instauration depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 de l'"E Toll". D'autres pays, plus conservateurs en la matière, comme la France, l'Espagne ou l'Italie attendent pour faire évoluer leur système.

Le principe d'une route payante est admis par tous aujourd'hui, pour autant que les recettes d'exploitation des réseaux couvrent les coûts d'usage d'infrastructures. Les problématiques de juste prix de l'usage des infrastructures et d'affectation des recettes correspondantes sont bien connues et suscitent de nombreuses études. Le sujet de cette étude est tout autre. Nous nous concentrerons ici uniquement sur le télépéage poids lourd, comme moyen nouveau de percevoir la "redevance autoroutière", son cadre réglementaire, ses conséquences ...

Après avoir rappelé le contexte européen et les modalités pratiques d'instauration du télépéage poids lourd en France, nous traiterons des incidences sur l'exploitation des véhicules.

L'autoroute apparaîtra-t-elle toujours comme un facteur de productivité kilométrique? Le recours à d'autres solutions est-il envisageable ? Telles sont aujourd'hui les préoccupations des professionnels du secteur, auxquelles nous tenterons d'apporter des éclaircissements.

Nous nous concentrerons sur le secteur du transport de lots, pour lequel la question du recours à l'autoroute est centrale. La multiplicité des points de chargement et de livraison, ainsi que les modalités commerciales, contraintes ou pas par les impératifs du juste à temps, rendent incertaine la pertinence d'un recours systématique à l'autoroute. Pour les autres secteurs d'activité du transport, soit l'autoroute est obligatoire ou exigée par le client, soit au contraire, interdite pour des contraintes réglementaires ou peu pratiquée.

## **I - Télépéage poids lourd (PL) : contexte européen et mode d'emploi**

### **Le calendrier**

A partir de mai 2008, les tarifications d'usage du réseau routier transeuropéen devront respecter les conditions d'équité et de non discrimination édictées par la directive Eurovignette.

Le télépéage, outil indispensable à cette harmonisation, doit permettre dès juillet 2009 les franchissements de péages des poids lourds sur tout le réseau européen.

### **Qu'appelle-t-on "réseau routier transeuropéen" ?**

Le réseau routier transeuropéen (RRTE) comprend 75 000 kilomètres de routes dont le quart se trouve au stade de la planification (c'est-à-dire devant être construites au plus tard d'ici 2010). Les deux tiers du réseau sont constitués d'autoroutes, le tiers restant rassemble des routes dites «de haute qualité». Il convient de noter que le réseau routier transeuropéen représente seulement un quart du réseau routier principal au sein de l'Union européenne et supporte 40 % du trafic routier de marchandises.

Le maillage du RRTE au niveau de l'UE 25 est présenté en annexe.

La partie française du RRTE comprend ainsi près de 13 000 km de routes.

Les liaisons routières françaises inscrites au schéma routier transeuropéen sont :

- les autoroutes et les Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier (LACRA), sauf rares exceptions, du schéma directeur routier national approuvé par décret le 1<sup>er</sup> avril 1992,
- les liaisons Nice - Cuneo et Gap - Briançon,
- un certain nombre d'axes présentant un intérêt d'aménagement du territoire (par exemple la RN 88, la RN 21 ou la liaison Bordeaux - Pau).

Le cadre communautaire autorise, sous certaines conditions, les états membres à instaurer un système de taxation sur des routes ne faisant pas partie des itinéraires principaux (voir supra, l'analyse de la directive Eurovignette).

### **L'interopérabilité européenne des systèmes de télépéage**

L'interopérabilité des systèmes de télépéage au sein de l'Union Européenne est apparue comme une réponse efficace aux questions posées par le développement des flux de transports internationaux. Favoriser les déplacements et les échanges économiques dans une zone de libre circulation, généraliser le télépéage comme mode de perception équitable et fluide du péage, tels sont les éléments moteurs de la politique européenne en la matière.

La directive européenne 2004/52 du 29 avril 2004 pose les grands principes de cette interopérabilité et institue un service européen des télépéages défini par un ensemble de règles contractuelles, techniques et juridiques.

Ce service est d'autant plus complexe à mettre en place que :

- deux grandes familles de péages coexistent au sein de l'Union, les péages perçus sous forme d'une taxe kilométrique ou périodique et les péages au titre d'autoroutes concédées,
- deux solutions techniques de télépéages sont actuellement utilisées, la transmission par micro-ondes ou la localisation satellitaire.

## 1- Etat des lieux en Europe

	<b>Famille de péages</b>	<b>Moyen de perception du péage</b>
 Allemagne	LKW Maut, taxe kilométrique pour les trajets des véhicules de plus de 12 tonnes de PTA en charge ou à vide sur toutes les autoroutes allemandes. Actuellement, des aménagements tarifaires sont envisagés.	Le mode de perception est multiple : Système automatique par localisation satellitaire et télécommunication GSM. Système manuel à des caisses automatiques Réserve par Internet.
 France	Concessions.	Instauration depuis 2007 du télépéage reposant sur la technologie micro-ondes. Le paiement par cartes d'abonnement est toujours possible jusqu'en 2008.
 Italie	Concessions.	Possibilité de paiement au moyen de cartes ou par télépéage reposant sur la technologie micro-ondes.
 Royaume-Uni	Congestion charge : péage sur les routes londoniennes. L'instauration d'une taxe kilométrique LRUC (lorry road user charge) basée sur le modèle allemand est en cours de réflexion.	
 Espagne	Concessions.	Possibilité de paiement au moyen de cartes ou par télépéage reposant sur la technologie micro-ondes.
 Pologne	Vignette nationale composée d'une partie adhésive et d'un coupon de contrôle.	
 Roumanie	Vignette nationale, Ro Vignette, indispensable pour entrer en Roumanie.	
 Pays-Bas	Eurovignette pour les véhicules d'au moins 12 tonnes de PTA.	
 Belgique	Eurovignette pour les véhicules d'au moins 12 tonnes de PTA. Le projet de taxe kilométrique a été récemment abandonné pour des raisons politiques.	
 Hongrie	Vignette nationale à coller sur le pare-brise du véhicule.	
 Grèce	Péages pour certains axes.	
 Portugal	Concession unique (BRISA).	Possibilité de paiement au moyen de cartes ou par télépéage reposant sur la technologie micro-ondes.
 Tchéquie	E toll, taxe kilométrique et vignette.	Paiement avant ou après le transport.
 Suède	Eurovignette pour les véhicules d'au moins 12 tonnes de PTA.	
 Autriche	Taxe kilométrique pour les trajets des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTA en charge ou à vide sur toutes les autoroutes et les voies rapides autrichiennes. (cf. Notes de synthèse SESP 162)	Système automatisé reposant sur la technologie micro-ondes.
 Bulgarie	Vignette nationale à coller sur le pare-brise du véhicule.	
 Danemark	Eurovignette pour les véhicules d'au moins 12 tonnes de PTA.	
 Finlande	-	
 Slovaquie	Vignette nationale à coller sur le pare-brise du véhicule.	
 Irlande	-	
 Lituanie	Péages pour certains axes et vignette.	Paiement avant ou après le transport.
 Lettonie	-	
 Slovénie	Péages pour certains axes.	
 Chypre	-	
 Estonie	-	
 Luxembourg	Eurovignette pour les véhicules d'au moins 12 tonnes de PTA.	
 Malte	-	

Les principes de route payante et de tarification des infrastructures sont aujourd'hui généralement acceptés. La plupart des routes européennes font l'objet désormais d'un péage, d'une taxe ou d'une redevance.

L'ouverture du marché du télépéage sera une réalité en 2009. L'interopérabilité des différents systèmes de télépéages est actuellement loin d'être assurée à brève échéance. Développer les solutions technologiques permettant la connexion entre les différents fils du maillage européen constitue aujourd'hui l'enjeu majeur conditionnant la réussite de l'interopérabilité des télépéages européens.

## 2- Les solutions technologiques envisagées

L'instauration d'un système européen de télépéage repose sur les deux technologies existantes (technologie par micro-ondes et localisation par satellite associée ou non aux communications mobiles). Dans un premier temps, l'harmonisation européenne ne favorise aucune de ces technologies, qui seront embarquées dans un appareil unique appelé "OBE" ("On Board Equipment"), ne donnant lieu qu'à un seul contrat et une seule facture.

La majorité des pays ont adopté la technologie des micro-ondes à courte portée (c'est le cas de la France) basée sur l'utilisation d'un appareil, appelé en France télébadge TIS PL, en Italie Telepass, en Espagne badge ViaT,..., échangeant des informations avec une borne située près de la barrière du péage. Ce système, qui posait initialement de nombreux problèmes de compatibilité, est aujourd'hui soumis à des normes techniques établies sur les principes d'"interconnexion des systèmes ouverts".

En solution satellitaire, le boîtier intègre une cartographie numérique, stocke les informations et les envoie à fréquence régulière vers un système central par une communication GPRS.

La directive préconise l'abandon des technologies par micro-ondes dès 2008.

Selon les pays ou les zones géographiques, l'OBE utilisera l'une ou l'autre des deux technologies de manière transparente pour l'utilisateur, ce qui suppose une compatibilité parfaite entre les systèmes de tous les pays.

Comme souvent la théorie est compliquée à mettre en pratique. Le système basé sur une localisation satellitaire, qui n'est pas normalisé, pose des problèmes de compatibilité, comme par exemple actuellement pour l'Allemagne.

## 3- Le marché européen concerné

Le marché européen concerné avoisine 3 000 000 d'OBE potentiels au total, dont une partie seulement aura des besoins transfrontaliers.

Les potentiels de développement de ce marché sont multiples. Le marché du télépéage permet l'ouverture d'autres marchés liés aux services embarqués (suivi en temps réel des matières dangereuses, déclenchement d'alerte en cas d'accident, information routière en temps réel et d'une façon générale tout service embarqué ou autre service connexe concernant la gestion de flotte...).

#### 4- Une nouvelle organisation économique

Le télépéage repose sur un modèle économique complexe et nouveau. Le système crée un nouvel acteur, le fournisseur ou l'émetteur de télépéage, qui doit vivre des avantages procurés par le télépéage à la fois à l'utilisateur et aux sociétés concessionnaires des infrastructures autoroutières (ou aux services assimilés). Il fait payer à l'utilisateur la location de l'OBE et l'accès aux services complémentaires. L'utilisateur en contrepartie bénéficie d'un contrat et d'un OBE unique pour payer ses péages et profite de voies de franchissement de péages rapides. Les sociétés autoroutières ou les services assimilés économisent les coûts de commercialisation du télépéage, de facturation du péage tout en étant garanties du paiement (la prise du risque client est supportée par l'émetteur du télépéage). La rémunération de l'émetteur du télépéage doit couvrir alors ses charges et lui permettre de dégager un bénéfice "raisonnable".

#### **Mode d'emploi du télépéage PL en France**

Depuis 2005, toutes les sociétés d'autoroutes françaises ont équipé leurs gares de péage de voies réservées au télépéage, reconnaissables en pratique par une signalétique idoine ("t" orange seul pour les véhicules de classe 3 ou un hexagone pour les classe 4).

Calqué sur le système Liber-t destiné aux véhicules légers, l'OBE ou le télébadge poids lourd est en réalité un boîtier positionné sur le pare-brise des véhicules, permettant un passage en "Stop and Go" en gare de péage. Le conducteur n'effectue plus aucune manipulation. Le télébadge s'utilise sans carte ni ticket. A l'approche de la barrière, le télébadge est détecté par des antennes situées au péage. Il communique automatiquement les informations nécessaires à la collecte du péage (classe du véhicule, gare d'entrée, de sortie ...). L'échange de données ne prend que quelques secondes. Une fois réalisé, le badge tinte et la barrière se lève. En cas de dysfonctionnement, le conducteur sera contraint d'emprunter les voies "traditionnelles".

L'instauration du télépéage PL a provoqué la séparation entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes, chargées de la gestion des réseaux, et les sociétés émettrices de télébadges qui auront pour rôle leur émission, leur commercialisation, ainsi que la facturation et le recouvrement des péages. Trois sociétés émettrices sont agréées par l'AFSA : Axxès (filiale d'ASF, APRR, AREA, ESCOTA, ATMB, SFTRF, SITAF et du Crédit Mutuel), Eurotoll (filiale de SANEF et SAPN), Total AS 24. Une quatrième, DKV, devrait recevoir prochainement son agrément.

Les sociétés émettrices et concessionnaires d'autoroutes ont procédé à des tests le premier trimestre 2007. Ces tests, réalisés au niveau national auprès d'entreprises pilotes, se sont avérés concluants. Au niveau européen, une première interopérabilité a été inaugurée début juin avec l'Espagne, entre le réseau TIS PL France, et Espagne Méditerranée. Pour les autres ...

## **II – Les nouvelles conditions commerciales imposées par la directive Eurovignette**

La directive 2006/38 établit les règles de tarification relative à l'usage du réseau routier transeuropéen par les poids lourds. Son application modifiera les modes de tarification des péages en France et vraisemblablement les conditions d'exploitation des véhicules. Il nous apparaît nécessaire de l'analyser plus profondément.

### **La directive 2006/38 en quelques mots**

La directive s'applique aux véhicules d'au moins 12 tonnes de poids total en charge, la généralisation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes n'interviendra qu'en 2012.

Conformément au principe de subsidiarité, elle laisse la possibilité aux Etats membres de mettre en place des péages sur des routes "parallèles" au réseau transeuropéen, à condition toutefois que le choix du tronçon ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs. Cette définition flexible du réseau couvert par le cadre communautaire permettra, d'une part aux pays dont les réseaux sont les plus vétustes de dégager des moyens financiers pour les améliorer, et d'autre part de réguler le trafic dans des zones sensibles (obvier aux risques d'accidents, aux nuisances environnementales...). A titre illustratif, citons pour la France, la Route Nationale 7 pour un dérivatif de l'autoroute A7.

Le péage, tel que le définit la directive, se fonde sur le principe de recouvrement des coûts d'infrastructure (coûts de construction, de développement des infrastructures, d'exploitation, coûts d'entretien annuels et de réparation structurelle ...).

L'internalisation des coûts externes est suspendue à l'élaboration d'une méthode de calcul transparente, compréhensible et élaborée sur la base de données scientifiquement reconnues.

Pour encourager une tarification plus équitable de l'infrastructure routière, c'est-à-dire fondée sur le principe de l'"utilisateur payeur" et sur la capacité d'appliquer le principe du "pollueur payeur", le législateur rend possible des modulations de péage en fonction de la classe Euro du véhicule ou du niveau de congestion routière. Ces variations seront rendues obligatoires dès 2010. Un état pourra néanmoins déroger à ces règles, si son système de péage local ne s'adapte pas au nouveau cadre communautaire ou si les nouvelles dispositions conduisent à détourner les véhicules les plus polluants du RRTE.

La mise en place de péages modulés revêt donc un caractère relatif, et ce d'autant plus que les variations de tarifs sont contraintes par des plafonds de flexibilité. Les taux de péages ne pourront pas varier entre les classes Euro "extrêmes" de plus de 100%, et entre les moments de la journée, les types de jour ou les saisons de plus de 100% (lorsque la période la moins chère est exonérée, la majoration prévue ne peut excéder 50% par rapport à la normale). Les variations de péages doivent dans tous les cas rester transparentes et non discriminatoires. Elles ne sont pas destinées à générer des recettes supplémentaires de péages, mais bien à répondre efficacement aux problématiques de coûts environnementaux, de fluidification des flux routiers et de coûts externes correspondants.

Une majoration particulière, encadrée et contrôlée par la Commission, est envisageable dans les régions montagneuses pour financer des infrastructures "d'une valeur européenne très élevée".

La directive fournit un nouveau cadre pour les abattements ou les remises pour les usagers fréquents. Plafonnées à 13% par véhicule, ces remises doivent rester proportionnées et accessibles à tous les usagers aux mêmes conditions. Pour répondre au principe de non discrimination, la directive traite



aussi des usagers occasionnels et propose de faciliter leurs règlements de péages s'ils utilisent un dispositif électronique.

Le texte traite aussi des échanges internationaux avec les pays tiers. Pour éviter les effets discriminatoires sur les trafics de transit, la Commission devra s'efforcer de garantir que, lors d'accords internationaux, aucun droit de transit particulier ne soit négocié.

En conclusion, la directive Eurovignette dont le délai de transposition est de 2 ans, imposera à partir de juin 2008 des nouvelles obligations aux sociétés d'autoroutes. Son application promet d'être complexe sur tout le réseau routier européen. En France, elle rend inopérables les modes de tarification autoroutière et les conditions commerciales usuellement pratiquées. Les remises de type "Caplis" ne sont plus "euro compatibles".

### **La transition progressive du système Caplis à l'abonnement télépéage PL**

Le système de remises de type Caplis prendra fin le 31 mars 2008. On estime actuellement à plus de 300 000 le nombre de cartes Caplis émises par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ces cartes pourront être utilisées en dernier ressort jusqu'en mai 2008. D'ici là, elles sont valables jusqu'à leur date d'expiration, date à laquelle elles ne seront plus renouvelables.

Le télébadge n'est pas vendu par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, il est commercialisé par des sociétés créées spécialement pour leur émission. Afin de faciliter la migration vers les télébadges, des conditions commerciales supplémentaires ont été instaurées temporairement. Elles revêtent deux formes : soit une indemnité de rupture de contrat, soit une remise complémentaire à la flotte. Ces aménagements se termineront en juillet 2008.

Les systèmes de tarification propres à chaque réseau – sous régime Caplis ou sous régime de transition vers le télépéage – sont détaillés en annexe pour les années 2005, 2006 et 2007.

Les principales modifications peuvent se résumer avec le tableau suivant :

	Avec le système Caplis	Avec le télépéage PL
Mode de facturation	Une facture par autoroutier dont le réseau a été emprunté pendant le mois, dans limite de 12 factures par mois.	Une facture unique quel que soit le réseau emprunté.
Remises sur péages	Liées au chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble de la flotte de véhicules d'un client.  Pas de plafond, pouvant atteindre 30%.	Appliquées à chaque véhicule, modulées selon sa classe Euro, les heures de passage ou les zones géographiques.  Plafonnées à 13%.
Droits, frais de gestion ou d'acquisition	Variables (voir détail), droits annuels par carte proche de 25€, frais de gestion proportionnels au nombre de transactions.	Variables (voir détail), gratuits ou <10€/badge.  Location du télébadge proche de 25€/an.
Utilisation	Libre affectation des cartes dans la flotte.	Un télébadge par véhicule, contenant en mémoire les données du véhicule.

En pratique, les sociétés concessionnaires d'autoroutes conservent une grande souplesse dans la fixation des prix, même s'ils doivent être validés par la Direction Générale des Routes. Il comprend au final le prix stricto sensu des tronçons empruntés et un ensemble de conditions commerciales, regroupant remises et frais d'adhésion.

Les prix sont publics. Ils sont "captés" par le télébadge lors du passage à la barrière de péage.

Les conditions commerciales sont propres à chaque société d'autoroute. Sur un même réseau, elles sont identiques pour tous les émetteurs de télébadge.

Les réductions tarifaires sont désormais limitées à 13% et calculées par véhicule.

## **L'impact direct sur le poste coût des péages d'un ensemble 40 tonnes**

On identifie deux sources de coûts directement liés à l'instauration du télépéage : d'une part l'équipement en télébadge et d'autre part les conditions commerciales du télépéage, nettement moins avantageuses que celles du système Caplis.

Les conditions commerciales particulières étaient et resteront différenciées selon le réseau autoroutier emprunté. Pour amortir le passage à la directive Eurovignette, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont engagé depuis 2005 une réforme progressive de ces conditions. Chiffrer l'impact sectoriel de ces mutations devient compliqué au regard de la diversité des situations rencontrées pour chaque réseau.

### 1- Incidence moyenne pour le secteur transport de lots en Longue Distance

La méthode retenue consiste, sur la base des enseignements de l'enquête CNR Longue Distance, à calculer pour chaque réseau national d'autoroutes concédées l'évolution des dépenses de péages d'un véhicule "moyen", en tenant compte des conditions commerciales particulières à chaque réseau.

On entend alors par "véhicule moyen" un ensemble articulé 40 tonnes répondant à la norme Euro 3 et appartenant à une flotte moyenne de 30,9 véhicules. Ce véhicule parcourt 121 020 km annuellement, dont 44,5% sur autoroute payante. Le montant annuel de péages consommés, hors remises et frais afférents, s'élève à 6 410 € par véhicule.

#### Concernant le télébadge :

Son prix dépend de l'émetteur qui le définit librement. En complément de la fourniture du télébadge, il peut comprendre différentes options de géolocalisation ou d'aide à la gestion. Le coût d'un équipement basique avoisine 25 € par an et par véhicule. Jusqu'en mars 2008, les opérateurs fournissent gracieusement le télébadge.

#### Concernant les conditions commerciales particulières :

La dernière situation connue date de juillet 2007. Le détail des conditions par réseau se trouve en annexe.

Différencier les calculs par réseau autoroutier nécessite de poser les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : Les dépenses globales de péages se répartissent par réseau autoroutier proportionnellement au trafic poids lourd enregistré sur chacun d'entre eux (source AFSA, trafic autoroutes concédées et autres ouvrages à péage exprimé en millions de Véh./km).

Hypothèse 2 : Toute la flotte est équipée en carte Caplis ou en télébadge PL.

Hypothèse 3 : Concernant le nombre de transactions facturées, donnée nécessaire au calcul des droits et des frais d'acquisition des cartes Caplis, aucune information n'est disponible. On suppose que le véhicule "moyen" emprunte l'autoroute tous les jours. Chaque jour équivaut à une transaction, on répartit les transactions mensuelles par réseau autoroutier au prorata de leur trafic PL.

Hypothèse 4 : Pour faciliter les calculs et tenir compte des évolutions progressives des conditions commerciales, nous avons retenu dans les simulations les conditions mises à jour en juillet de chaque année.

Hypothèse 5 : Pour 2008, on suppose la fin des remises complémentaires temporaires, la limitation des remises véhicule à 13% et le maintien des droits d'accès au télépéage PL pratiqués en juillet 2007.

Pour 6410 € de péages consommés annuellement, hors remises et frais afférents, l'impact des évolutions des conditions commerciales particulières se traduit alors, toute chose égale par ailleurs, par les surcoûts suivants depuis 2005 sur le poste péage :

	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Impact / année 2005 sur le poste péage du passage au télépéage PL	+4,7%	+12,4%	+15,8%

Le télépéage est certes synonyme d'économie de coûts de transaction, de gain de temps productif, de limitation de la congestion aux barrières de péages... Mais que deviennent ces avantages à l'aune des surcoûts de péages qui viennent inmanquablement grever les comptes d'exploitation des entreprises dès 2007?

Les tarifs de base des péages de classe 4 enregistrent une inflation moyenne annuelle régulièrement comprise entre 2,5% et 3%. On extrapole les variations tarifaires de 2007 sur 2008.

En combinant ces évolutions avec les calculs précédents, on obtient une estimation de l'évolution globale du poste péage supérieure à 25% à horizon 2008.

	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Evolution totale du poste péage depuis 2005	+7,6%	+18,4%	+25,3%

## 2- Impacts différenciés selon la Classe Euro et les consommations de péages

Les estimations moyennes sectorielles ne peuvent être représentatives de tous les cas particuliers, surtout en matière de coûts de péage. Il convient alors d'assortir ces résultats moyens d'analyses complémentaires. On conserve le corps d'hypothèses posé pour les estimations sectorielles moyennes (voir ci-dessus).

### a- Selon la spécification environnementale du véhicule :

La directive Eurovignette pose le principe de péages modulés en fonction de la classe environnementale du véhicule. Certains réseaux (AREA, APRR, SFTRF, ATMB) proposent d'ores et déjà de telles modulations.

	Euro Classe	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Impact / année 2005 sur le poste péage du passage au télépéage PL	Euro < 2	+4,7%	+13,3%	+16,7%
	Euro 2	+4,7%	+12,7%	+16,1%
	Euro 3	+4,7%	+12,4%	+15,8%
	Euro 4	+4,7%	+12,1%	+15,6%

	Euro Classe	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Evolution moyenne du poste péage depuis 2005	Euro < 2	+7,6%	+19,3%	+26,2%
	Euro 2	+7,6%	+18,7%	+25,6%
	Euro 3	+7,6%	+18,4%	+25,3%
	Euro 4	+7,6%	+18,0%	+24,9%

b- Selon les dépenses de péages rapportées au véhicule :

	Péages consommés annuellement par véhicule	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Impact / année 2005 sur le poste péage du passage au télépéage PL	2 000 €	+0,9%	+4,7%	+4,7%
	4 000 €	+2,5%	+9,7%	+12,2%
	6 000 €	+4,5%	+12,1%	+15,4%
	Moyenne sectorielle LD 6 410 €	+4,7%	+12,4%	+15,8%
	8 000 €	+5,4%	+13,4%	+17,2%
	10 000 €	+5,8%	+14,6%	+18,7%

	Péages consommés annuellement par véhicule	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Evolution moyenne du poste péage depuis 2005	2 000 €	+3,7%	+10,8%	+13,7%
	4 000 €	+5,4%	+15,5%	+21,3%
	6 000 €	+7,3%	+18,1%	+24,8%
	Moyenne sectorielle LD 6 410 €	+7,6%	+18,4%	+25,3%
	8 000 €	+8,3%	+19,5%	+26,9%
	10 000 €	+8,8%	+20,8%	+28,5%

c- Selon la taille de la flotte de l'entreprise :

Le nouveau mode de calcul, non plus basé sur les dépenses totales de la flotte mais sur les consommations unitaires de chaque véhicule, risque de pénaliser les plus grandes flottes.

	Taille de la flotte *	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Impact / année 2005 sur le poste péage du passage au télépéage PL	10 véh.*	+1,2%	+2,2%	+3,7%
	20 véh.	+2,9%	+8,4%	+11,1%
	30 véh.	+4,7%	+13,3%	+15,8%
	30,9 véh.	+4,7%	+12,4%	+15,8%
	40 véh.	+5,5%	+14,3%	+18,1%
	50 véh.	+6,2%	+15,9%	+20,0%
	60 véh.	+6,8%	+17,0%	+21,4%
	100 véh.	+8,0%	+19,7%	+24,4%

\* exprimée en nombre de véhicules exploités dans les mêmes conditions que le véhicule "moyen" Longue Distance (cf. infra)

	Taille de la flotte *	Juillet 2006	Juillet 2007	Prévision 2008
Evolution moyenne du poste péage depuis 2005	10 véh.	+3,9%	+7,6%	+12,2%
	20 véh.	+5,7%	+14,1%	+20,2%
	30 véh.	+7,6%	+18,4%	+25,3%
	30,9 véh.	+7,6%	+18,4%	+25,3%
	40 véh.	+8,4%	+20,4%	+27,7%
	50 véh.	+9,2%	+22,0%	+29,8%
	60 véh.	+9,8%	+23,3%	+31,8%
	100 véh.	+11,0%	+26,0%	+34,5%

\* exprimée en nombre de véhicules "moyens" Longue Distance (cf. infra)

### 3- Estimation de l'incidence pour le secteur régional

Les conditions d'exploitation d'un poids lourd en régional ne sont pas connues avec précision dans le dispositif d'observation du CNR. Les véhicules exploités dans le cadre d'activité régionale parcourent en moyenne une distance annuelle moindre et sensiblement plus dispersée que ceux de la zone longue.

Si l'on suppose que le coût de péage kilométrique et le pourcentage de kilomètres effectués sur autoroute sont identiques quel que soit le secteur d'activité, on estime l'incidence du passage au télépéage PL pour le régional comprise entre +1,7% et +12,8% à horizon 2008 – calculs réalisés sur la base d'un parc moyen compris entre 15 et 30,9 véhicules, chaque véhicule parcourant annuellement entre 40 000 km et 80 000 km. L'évolution totale du poste péage, incluant l'inflation des tarifs de classe 4, oscillerait entre +8,5% et +21,9%.

	Parc de 10 véhicules		Parc de 20 véhicules		Parc moyen de 30,9 véhicules	
	40 000 km/an	80 000 km/an	40 000 km/an	80 000 km/an	40 000 km/an	80 000 km/an
Impact / année 2005 sur le poste péage du passage au télépéage PL	-	+1,7%	+1,7%	+7,8%	+5,3%	+12,8%
Evolution moyenne du poste péage entre 2005 et 2008	+8,5%	+10,4%	+10,4%	+17,0%	+14,3%	+21,9%

### 4- Autres effets secondaires du télépéage PL

Les analyses statistiques ne permettent pas de cerner tous les effets corollaires du télépéage. Le passage plus fluide à la barrière de péages devrait ainsi réduire les temps de transaction et entraîner, ceteris paribus, une réduction légère de la consommation de carburant. La généralisation des échanges électroniques favorisée par les télébadges devrait réduire certains coûts administratifs à long terme (facteur de baisse des coûts de structure).

Des modifications sont aussi envisageables en matière de renouvellement de matériel. Les modulations par Euro Classe peuvent inciter les entreprises à passer directement aux véhicules Euro 5 pour lesquels les prix des péages seront moins chers.

Seule l'observation ex-post pourra nous renseigner sur l'ampleur de ces phénomènes encore aujourd'hui dans la sphère de l'hypothétique.

### III - Caractéristiques des utilisateurs fréquents de l'autoroute et incidences du télépéage en terme de productivité kilométrique sur autoroute

Nous avons vu précédemment que le coût moyen de péage d'un ensemble articulé 40 tonnes exploité en longue distance allait s'accroître de près de 25% entre 2005 et 2008.

Confrontées à l'explosion du poste péage, les entreprises de transport auront à répercuter ce coût dans leurs tarifs, mais aussi à optimiser leur parcours sur voies autoroutières. Jusqu'alors peu ou prou stratégique, la question du recours à l'autoroute revêt un caractère de plus en plus central en matière d'exploitation de véhicules.

La notion de gain de productivité kilométrique usuellement associée à l'autoroute fait-elle toujours sens avec le télépéage? Quid de la rentabilité et des coûts?

Pour répondre à ces interrogations, il convient de cerner les motivations et les avantages liés à la prise de l'autoroute. A partir de l'observation statistique du CNR, source référence en matière de coûts du transport de lots, nous tenterons de dresser une typologie des utilisateurs réguliers de l'autoroute et d'analyser les incidences du passage au télépéage sur la fréquentation autoroutière.

Evolution des coûts de péages observés depuis 2003 :

<i>Enquête CNR LD, conditions décembre de chaque année</i>	2002	2003	2004	2005	2006
% kilométrage sur autoroute payante	43,7	43,7	43,2	44,7	45,7
Montant annuel des péages autoroutiers par véhicule	5 623,01	5 288,80	5 884,32	6 368,32	6 410,97
Kilométrage annuel moyen par véhicule	120 910	119 610	121 470	122 850	121 020
Coûts de péages rapportés au kilométrage total	0,047	0,044	0,048	0,052	0,053
Coûts de péages rapportés au kilométrage sur autoroute	0,106	0,101	0,112	0,116	0,116
Part du poste péage dans le prix de revient	4,61	4,34	4,51	4,62	4,74

*Avertissements :*

On entendra ci-après par péages, les péages acquittés sur le réseau national français concédé, hors coûts d'emprunt de pont, tunnel et ferry. Ces derniers, propres à chaque relation commerciale, sont exclus de l'analyse pour des raisons évidentes d'homogénéité. Dans la pratique, ils donnent lieu généralement à une facturation séparée du type pied de facture.

La lisibilité des résultats de l'enquête CNR LD est brouillée par la contingence du recours à l'autoroute, propre à chaque relation de transport. Seulement 31% des entreprises interrogées privilégient l'autoroute autant que possible. Pour 69% d'entre-elles, le recours à l'autoroute se décide au cas par cas. La congestion des réseaux et les diversités topographiques sont aussi sources d'aléas statistiques et compliquent les analyses. Il convient de rappeler que l'observation des péages est d'autant plus complexe que ce poste de coût ne revêtait pas un caractère prioritaire pour les entreprises. Historiquement, le suivi des coûts de péages était moins primordial que celui des coûts sociaux ou de gazole.

## Typologie des utilisateurs fréquents d'autoroute en Longue Distance

### 1- Des économies d'échelle en matière de péages

Les premières analyses montrent que les entreprises de plus de 50 salariés forment la population la plus utilisatrice d'autoroute.

Les remises, calculées jusqu'ici en fonction des consommations totales de péages d'une flotte, leur procurent un avantage concurrentiel. Ce rapport de marché favorablement lié à la taille de l'entreprise est éphémère et disparaîtra avec la directive Eurovignette. La directive prévoit en effet que les remises sur les péages seront non discriminatoires et équitables. Les conditions commerciales, dictées par chaque réseau, resteront identiques quels que soient le badge, la société émettrice utilisée et le montant total consommé par entreprise. Les remises se calculeront par véhicule.

### 2- Des véhicules récents plus fréquemment utilisateurs de l'autoroute

Le second enseignement de l'enquête CNR LD a trait à l'âge des véhicules exploités. Les résultats montrent que seules les entreprises exploitant des véhicules âgés de 2 ans et moins recourent majoritairement à l'autoroute. La recherche de productivité kilométrique - à laquelle est associée usuellement l'autoroute - est toujours très présente dans l'exploitation des véhicules les plus récents.

<i>Enquête CNR LD, moyennes 2006</i>	<i>Age moyen d'un tracteur</i>			Total
	2 ans et moins	> 2 ≤ 3	> 3	
% kilométrage sur autoroute payante	55,3	43,1	41,0	45,7
Montant annuel des péages autoroutiers par véhicule	6 935,26	6 539,53	5 767,09	6 410,97
Kilométrage annuel moyen par véhicule	125 821	121 519	116 855	121 020

Cette segmentation risque de s'accroître avec le passage au télépéage. Le principe de modulation en fonction de la classe Euro du véhicule sera rendu obligatoire dès 2010. Il est déjà intégré dans le barème de certains réseaux. Les véhicules répondant aux meilleures classes Euro bénéficieront à terme de conditions tarifaires plus avantageuses. Nombre d'entreprises font actuellement ce pari, comme le témoigne l'essor actuel des immatriculations neuves Euro 5.

### 3- La productivité kilométrique sur autoroute

Le troisième enseignement significatif concerne la productivité kilométrique des véhicules, croissante à mesure que les parcours autoroutiers deviennent prépondérants.

<i>Enquête CNR LD, moyennes 2006</i>	<i>Pourcentage de kilomètres effectués sur autoroute payante</i>				Total
	< 30%	≥ 30 < 40	≥ 40 < 60	≥ 60	
Kilométrage annuel moyen par véhicule	114 717	119 867	120 381	123 143	121 020
Vitesse	68,2	69,4	67,7	70,1	68,6

Les variations non linéaires de la vitesse s'expliquent par le poids des trajets effectués sur autres voies rapides (mais gratuites) dans les parcours alternatifs à l'autoroute payante.

Malgré cela, il appert que la vitesse reste un facteur explicatif de cette productivité kilométrique croissante. Les véhicules qui, en moyenne, empruntent le plus les autoroutes payantes parcourent le plus de distance annuellement et enregistrent les vitesses les plus rapides.

## **Quelle alternative possible à l'autoroute ?**

On peut néanmoins légitimement s'interroger sur l'évolution de cette productivité avec l'instauration du télépéage. Avec l'inflation des coûts de péages prévue pour 2007 et 2008, le recours à l'autoroute peut ne plus apparaître comme un facteur indispensable de productivité kilométrique. Il n'est donc pas irréaliste d'envisager une érosion des trafics PL sur les réseaux autoroutiers payants.

Trois alternatives s'offriront alors aux transporteurs :

Si l'itinéraire l'autorise :

- un recours aux autoroutes non concédées, sachant que ces voies, certes en fort développement depuis 15 ans, restent limitées,
- des routes secondaires ne permettant plus de garantir des niveaux satisfaisants de productivité,

Sinon, le recours à un mode de transport alternatif comme le ferroviaire.

Quelle probabilité peut-on associer à l'une ou l'autre des hypothèses ? Si aucun mode alternatif à l'autoroute n'est réellement envisageable, la rentabilité des véhicules risque de pâtir de l'inflation du poste de coût péage consécutive au nouveau contexte européen.

### 1- Transfert modal

Pour ce qui est d'un transfert modal, une étude réalisée par TransCare Ag, cabinet spécialiste du transport ferroviaire, montre que le volume transporté par rail est peu élastique avec le prix des péages autoroutiers : 1€/km d'augmentation de péages n'entraînerait que 1% de transfert maximal de volume transporté de la route vers le rail. L'amélioration des qualités de service et la meilleure utilisation du réseau représentent, à n'en point douter, des facteurs plus efficaces de développement du rail que la tarification croissante de certains réseaux routiers.

### 2- Transfert routier

*Rappel : Panorama du réseau routier français (source AFSA et SETRA) :*

- Le réseau national concédé représente 8 300 km,
- Les routes nationales à chaussées séparées : 5 500 km, dont 2 000 km à caractéristiques autoroutières,
- Les routes nationales à chaussée unique (2 ou 3 voies) : 20 000 km,
- Les routes départementales : 365 000 km,
- Les autoroutes non concédées : 2 600 km. Ces voies, qui avaient pour vocation initiale d'être des rocades ou des autoroutes de dégagement urbain ont vu leur longueur doublée en 15 ans suite à la transformation en autoroutes de certains grands itinéraires.



Le réseau français autorise potentiellement des axes de circulation dérivatifs à l'autoroute. On est donc en théorie dans la sphère de l'envisageable. La carte du maillage routier français est présentée en annexe. Reste à analyser les coûts induits par un moindre recours à l'autoroute.

#### a- Coûts véhicule et coûts sociaux d'un moindre recours à l'autoroute

<i>Enquête CNR LD, moyennes 2006</i>	<i>Pourcentage de kilomètres effectués sur autoroute payante</i>				Total
	< 30%	≥ 30 < 40	≥ 40 < 60	≥ 60	
Consommation par litre aux 100 Km	34,1	34,5	34,4	33,9	34,3
Coût kilométrique de pneumatiques	0,026	0,024	0,026	0,027	0,026
Coût kilométrique d'entretien-réparations	0,072	0,075	0,072	0,075	0,073

Les dispersions de consommation de carburant et de coûts kilométriques de maintenance exposées ci-dessus montrent que la décision d'emprunter l'autoroute ne répond pas (ou mal) à des problématiques d'économies de coûts véhicule. D'autres facteurs interviennent, comme la faisabilité du parcours, la prise en compte des interdictions de conduite et des contraintes routières et enfin la gestion des coûts sociaux.

Le tableau ci-dessous présente la productivité kilométrique pour une heure de temps de service conducteur en fonction du niveau de recours à l'autoroute.

<i>Enquête CNR LD, moyennes 2006</i>	<i>Pourcentage de kilomètres effectués sur autoroute payante</i>				Total
	< 30%	≥ 30 < 40	≥ 40 < 60	≥ 60	
Km produit par 1 Heure de temps de service conducteur	48,54	50,25	50,25	51,02	50,00
Heures de temps de service conducteur nécessaires pour produire 100 km véhicule	2,06	1,99	1,99	1,96	2,00

Des gains de productivité apparaissent alors incontestablement à mesure que la part de l'autoroute payante grandit.

En guise d'illustration, en considérant les deux cas suivants ....

- un transport de 100 km, dont 60 km au minimum sont effectués sur autoroute,
- un transport de 100 km dont moins de 30 km sont effectués sur autoroute,

.... on montre que les véhicules placés dans la situation du 1<sup>er</sup> cas économisent en moyenne 5% de temps de service conducteurs par rapport à ceux du second cas.

Quand on connaît l'importance du facteur social dans l'exploitation d'un véhicule - les coûts sociaux représentant en moyenne 40% du prix de revient moyen d'un 40 tonnes en zone longue - on perçoit aisément quels pourraient être les effets d'un moindre recours à l'autoroute.

L'impact d'une inflation de 25% des péages, qui ne pèsent que 4 à 5% du prix de revient annuel d'un véhicule reste inférieur à l'impact engendré par un surcoût social d'au moins 5%.

## b- Coûts indirects d'un moindre recours à l'autoroute

Le transfert potentiel d'une part du trafic poids lourd vers des voies secondaires, nous conduit à nous interroger sur :

- l'accidentologie, plus fréquente sur le réseau secondaire.  
Les autoroutes restent l'infrastructure la plus sûre. Alors qu'elles reçoivent 22% de la circulation totale en nombre de kilomètres parcourus, elles ne comptent que 5% des accidents corporels, soit deux fois moins que les routes nationales.
- la dégradation de l'image de la profession,
- une moindre sécurité, tant pour les chauffeurs que pour le matériel et les marchandises, synonyme aussi d'un accroissement des coûts d'assurances,
- une plus grande difficulté à assurer la qualité de service et à honorer les rendez-vous face aux aléas de la circulation,
- la gestion des prises de pauses des conducteurs, facilitée par un réseau autoroutier aménagé dans ce sens.

Favoriser des parcours alternatifs à l'autoroute risque donc de menacer l'équilibre déjà précaire à obtenir entre d'une part le respect du seuil de rentabilité et d'autre part le niveau de compétitivité requis pour évoluer dans un marché de plus en plus concurrentiel.

En attendant l'instauration d'une taxe kilométrique d'usage des infrastructures routières inspirée du modèle allemand, dont l'un des avantages, rappelons-le, est de rendre plus lisibles les évolutions de péages, les différents acteurs du transport en France vont devoir procéder à quelques ajustements.

Les indices de coûts du CNR, véritables points de rencontre entre chargeurs et transporteurs aujourd'hui, n'intègrent pas directement les conditions commerciales particulières de péage. Seules les évolutions des tarifs moyens communiquées par les sociétés autoroutières importent. Pourquoi ?

Un calcul indiciaire repose sur une structure et des index. La structure mesure la part de chaque composante de l'indice et l'index leur évolution. L'indexation retenue doit être transparente et lisible par tous les acteurs du marché. C'est le cas pour l'évolution moyenne des péages de classe 4. La dispersion extrême des coûts de péages enregistrés par relation de transport rend, au contraire, aléatoire et peu représentatif tout suivi régulier basé sur les variations des conditions commerciales de péages. Ces dernières sont néanmoins captées indirectement par les indices CNR, via la structure des indices. Actualisée à la fin de chaque année, sur la base des résultats de l'enquête CNR Longue Distance, elle intègre l'évolution du poste péage autoroutier mesuré dans sa globalité. La part du péage n'a ainsi pas cessé d'augmenter depuis trois ans.

## ANNEXES

### Conditions commerciales système Caplis 2005 :

	APRR	AREA	ASF	ESCOTA	SANEF	COFIROUTE	SAPN	ATMB	SFTRF
Droits par carte	23 €/an	25 €/an	25 €/an	25 €/an	23 €/an  Droits mensuels : 1 à 30 cartes : 6,20 € 31 à 100 : 4,90 € 101 à 500 : 2,70 € > 500 : 2,20 € /carte	23 €/an	23 €/an	23 €/an	23 €/an
Frais d'adhésion mensuels par carte (HT) en fonction du nombre de transactions mensuelles	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €
Frais de réfection d'une carte	15 €	15 €	15 €	15 €	11 €	11 €	11 €	11 €	11 €
Remises sur les consommations mensuelles de péages HT flotte ...	<460 € : 0% 461 à 925 : 15% 926 à 1305 : 20% 1306 à 2215 : 25% > 2215 € : 30%	<100 € : 0% 101 à 500 : 10% 501 à 1000 : 15% 1001 à 1500 : 20% 1501 à 2500 : 25% > 2500 € : 30%	<100 € : 0% 101 à 500 : 10% 501 à 1000 : 15% 1001 à 1500 : 20% 1501 à 2500 : 25% > 2500 € : 30%	<90 € : 0% 91 à 475 : 10% 476 à 925 : 15% 926 à 1500 : 20% 1501 à 2500 : 25% > 2500 € : 30%	<474 € : 0% 475 à 960 : 5% 961 à 1360 : 10% 1361 à 2215 : 15% > 2215 € : 20%	<460 € : 0% 461 à 925 : 15% 926 à 1305 : 20% 1306 à 2215 : 25% > 2215 € : 27%	< 85 € : 0% 86 à 185 : 10% 186 à 315 : 20% > 315 € : 30%	< 85 € : 0% 86 à 185 : 10% 186 à 315 : 20% > 315 € : 30%	< 85 € : 0% 86 à 185 : 10% 186 à 315 : 20% > 315 € : 30%
Remises complémentaires sur les consommations mensuelles HT par carte					10%				

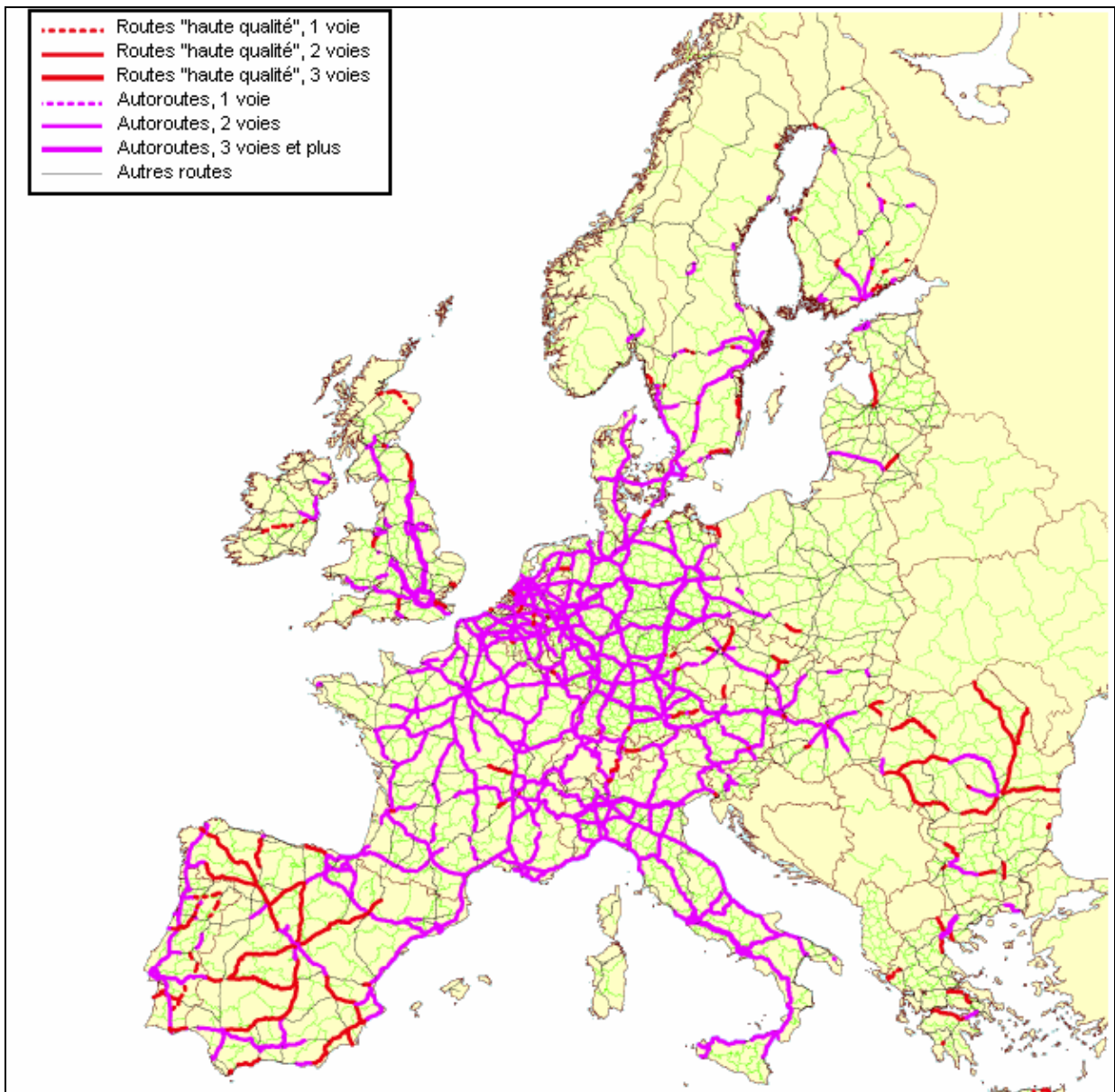
**Conditions commerciales système Caplis mises à jour au 1er juillet 2006 :**

	APRR	AREA	ASF	ESCOTA	SANEF	COFIROUTE	SAPN	ATMB	SFTRF
Droits par carte	25 €/an	25 €/an	25 €/an	25 €/an	25,80 €/an  Droits mensuels : 1 à 30 cartes : 10,20 € 31 à 100 : 8,70 € 101 à 500 : 6,60 € > 500 : 6,20 €	23 €/an	25,80 €/an  Droits mensuels : 1 à 30 cartes : 4,15 € 31 à 100 : 3,80 € > 100 badges : 3,50 €	25 €/an	23 €/an
Frais d'adhésion mensuels par carte (HT) en fonction du nombre de transactions mensuelles	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	0,165 € par transaction (min. 4 € par facture)	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	0,165€ par transaction (min. 4 € par facture)	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €	< 20 : 3,20 € > 20 : 0,16 €
Frais de réfection d'une carte	15 €	15 €	15 €	15 €	15 €	11 €	15 €	11 €	11 €
Remises sur les consommations mensuelles de péages HT flotte ...	<460 € : 0% 461 à 925 : 15% 926 à 1305 : 20% > 1305 € : 25%	<125 € : 0% 126 à 700 : 8% 701 à 1200 : 13% 1201 à 1800 : 17% 1801 à 2800 : 21% > 2800 € : 25%	<500 € : 0% 501 à 1000 : 15% 1001 à 1500 : 20% > 1500 € : 25%	<150 € : 0% 151 à 500 : 10% 501 à 1000 : 15% 1001 à 1500 : 20% > 1500 € : 25%	<1000 € : 0% 1001 à 1500 : 5% 1501 à 2250 : 10% > 2250 € : 15%		< 500 € : 0% 501 à 1100 : 10% > 1100 € : 14%	< 500 € : 0% > 500 € : 15%	< 100 € : 0% 101 à 600 : 8% > 600 € : 13%
Remises complémentaires sur les consommations mensuelles HT par carte					15%	< 60 € : 0% 61 à 100 : 15% 101 à 140 : 20% > 140 € : 24%	13%		

### Conditions commerciales télépéage PL au 1er juillet 2007 :

	APRR	AREA	ASF	ESCOTA	SANEF	COFIROUTE	SAPN	ATMB	SFTRF
Droits d'abonnement, frais d'adhésion mensuels par badge (HT)	6 €	1,50 €	gratuité	gratuité	1 à 30 badges : 9,10 € 31 à 100 : 7,60 € 101 à 500 : 5,50 € > 500 badges : 4,95 €	gratuité	1 à 30 badges : 4,15 € 31 à 100 : 3,80 € > 100 badges : 3,50 €	gratuité	gratuité
Remises sur les consommations mensuelles de péages HT par badge ...	9%	0 à 30€ : 0% 31 à 300€ : 7% > 300 € : 11%	0 à 100€ : 0% > 100€ : 13%	0 à 25€ : 0% 25 à 250€ : 8% > 250€ : 13%	13%	< 60 € : 0% 61 à 100 € : 8% 101 à 140 € : 13% > 140 € : 20%	13%	< 100 € : 0% 101 à 300 € : 5% > 300 € : 9%	< 100 € : 0% 101 à 200 € : 5% > 200 € : 9%
... modulées par classe Euro	Euro 4 et + : 4% Euro 3 : 3 % Euro 2 : 2% Euro < 2 : 0 %	Euro 4 et + : 4% Euro 3 : 3 % Euro 2 : 2% Euro < 2 : 0 %						Euro 4 et + : 3%	Euro 4 et + : 3%
Remises complémentaires temporaires sur l'ensemble des consommations mensuelles HT flotte	>1105€ : 7% pour 2007 >1105€ : 4% jusqu'à 04/08				<1000€ : 0% 1001 à 1650 € : 2% 1651 à 2500 € : 4,5% > 2500 € : 7%		< 500 € : 0% 501 à 1100 € : 4,5% > 1100 € de CA : 7%		
Mesures d'accompagnement pour les clients Caplis			Indemnités de rupture de contrat versées directement par ASF.	Indemnités de rupture de contrat versées directement par ESCOTA.					

## Réseau routier transeuropéen :



## Réseau routier français :

