

14ème législature

Question N° : 47766	De M. Laurent Furst (Union pour un Mouvement Populaire - Bas-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > autoroutes	Analyse > péages. tarifs. autocaravanes.
Question publiée au JO le : 14/01/2014 Réponse publiée au JO le : 18/02/2014 page : 1654		

Texte de la question

M. Laurent Furst attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le tarif autoroutier applicable en France aux camping-cars. Alors qu'ils n'effectuent que des trajets privés, à titre de loisir, les camping-cars se voient régulièrement appliquer le tarif « classe 4 », dès lors que leur hauteur dépasse 3 mètres ou que leur poids est supérieur à 3,5 tonnes. Cette situation est financièrement très pénalisante pour des particuliers, d'autant que les camping-cars sont rarement d'une hauteur inférieure à 3 mètres, et les contraignent fréquemment à emprunter les routes secondaires. Aussi, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement à ce sujet et notamment s'il envisage de requérir des sociétés autoroutières l'application du tarif « classe 2 » à tous les véhicules de loisir, sans condition de hauteur ni de poids.

Texte de la réponse

La définition des classes de véhicules pour la perception du péage a fait l'objet d'une harmonisation entre sociétés concessionnaires d'autoroutes au début des années 2000, et est désormais contractualisée dans les contrats de concession conclus entre l'État et les sociétés. Elle repose sur plusieurs critères liés aux caractéristiques du véhicule concerné : sa hauteur totale, le poids total autorisé en charge (PTAC) et le nombre d'essieux au sol du véhicule. La classe 1 concerne les véhicules ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes. La classe 2 concerne les véhicules ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes. La classe 3 inclut les véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, et la classe 4 ces mêmes véhicules avec plus de deux essieux. La classe 5 concerne enfin les motos. Le principe d'égalité des usagers devant le service public implique que les tarifs doivent être les mêmes pour les usagers se trouvant dans des situations similaires, et qu'inversement, tout traitement différent repose sur une différence objective de situation. En l'espèce, les différences de tarifs sont justifiées par l'usure plus ou moins importante des revêtements de chaussée et des équipements d'exploitation par les véhicules, ce qui a un impact fort sur le coût d'entretien des autoroutes. La classification des véhicules et la tarification qui en découle doivent s'appuyer sur des critères objectivables et facilement mesurables lors du passage des véhicules aux barrières de péage, a fortiori dans les dispositifs « sans arrêt ». Le poids est le critère le plus directement relié à l'usure de la chaussée mais il est techniquement très difficile d'en réaliser la mesure systématique. En revanche, le nombre d'essieux et la hauteur des véhicules peuvent être déterminés immédiatement par lecture optique, c'est pourquoi ils figurent également parmi les critères de définition des classes de tarifs.