



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## autoroutes

Question écrite n° 90255

### Texte de la question

Mme Paola Zanetti attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le caractère prohibitif du péage autoroutier de Saint-Avold et sur les solutions envisageables pour qu'à l'avenir ce péage cesse d'être l'un des plus chers de France. Les difficultés à retrouver un emploi, les emplois précaires et les faibles salaires en particulier sur le bassin houiller de Lorraine durement touché par des plans sociaux nécessitent de prendre des mesures adéquates pour faciliter la mobilité des mosellans pour se rendre à leur travail. Il est possible de rendre l'accès à l'autoroute de l'Est gratuit pour les mosellans en programmant le badge de télépéage par une valeur de zéro euro à chaque passage et répercuter le manque à gagner pour la Sanef sur les autres usagers notamment les poids lourds internationaux. Elle demande si la ministre entend accompagner cette proposition de gratuité qui est soutenue par la majorité des élus du territoire.

### Texte de la réponse

La réponse, publiée dans le JO Sénat du 09/07/2015, exposait que le système d'exploitation à péage de la section Metz-Freyming de l'autoroute A4 est un système de péage dit « ouvert ». Il est constitué d'une barrière pleine voie (BPV) située à Saint-Avold à laquelle les véhicules légers acquittent un péage de 4,40 €, indépendamment de leur origine et de leur destination. Ce péage est perçu de façon forfaitaire et rémunère le trajet effectué entre le contournement de Metz, au droit de l'échangeur A4-A31, et la bifurcation entre les autoroutes A4 et A320, au droit de l'échangeur de Freyming. Ce trajet correspond à une distance parcourue maximale sur l'autoroute A4 de 53,7 km. Le tarif kilométrique appliqué correspond aux moyennes nationales et à ce titre ne peut être qualifié de prohibitif, ni de plus cher de France. Son montant n'est pas lié à la pratique de foisonnement, qu'a effectivement dénoncé la Cour des comptes dès 2008 et pour lequel l'État a mis en œuvre une série de mesures détaillée dans la réponse évoquée ci-dessus. Le choix d'un système de péage fermé, grâce auquel les tarifs de péage auraient été strictement proportionnels à la distance parcourue, aurait impliqué de rendre payante l'A4 au droit de Metz pour l'ensemble des usagers. C'est pourquoi le choix d'un système de péage ouvert a été retenu dès la construction de l'A4. Ce type de péage permet de couvrir les frais de construction, d'exploitation et de maintenance de l'A4 sur les 53,7 km de linéaire couverts par la barrière pleine voie de Saint-Avold, y compris pour le compte de l'ensemble des usagers qui empruntent librement l'A4 à l'ouest jusqu'à l'agglomération de Metz. L'autorité concédante s'assure, chaque année, que les tarifs proposés par la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) sont conformes à son contrat de concession, qu'il s'agisse du taux d'évolution moyen, des distorsions ou du « foisonnement ». Les tarifs appliqués à la barrière pleine voie de Saint-Avold sont donc conformes au contrat qui lie l'Etat et la Sanef. Toute demande de l'État visant à faire baisser le péage de la section Metz-Freyming devrait se faire à recette constante pour la Sanef.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Paola Zanetti](#)

**Circonscription :** Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 90255

**Rubrique** : Voirie

**Ministère interrogé** : Écologie, développement durable et énergie

**Ministère attributaire** : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

**Question publiée au JO le** : [13 octobre 2015](#), page 7659

**Réponse publiée au JO le** : [22 novembre 2016](#), page 9665