

Méthodologie Indicateur

PÉAGE MOYEN (€/KM) PAR PAYS EN EUROPE



INTRODUCTION

L'indicateur de péage Upply mesure le prix moyen des péages routiers pour poids lourds, en euros par kilomètre (€/km), dans 20 pays européens.

Les systèmes de péage en Europe sont très hétérogènes — péage au kilomètre, concessions autoroutières, vignettes, redevances poids-distance — ce qui rend toute comparaison directe difficile. L'indicateur ramène cette diversité à une valeur unique et comparable par pays, suivie dans le temps.



En clair :

un seul chiffre par pays, en €/km, pour comparer le niveau des péages et suivre son évolution.



SOMMAIRE

1. Ce que mesure l'indicateur	3
2. Comment est définie la valeur par pays	4
2.1 Le choix des trajets	4
2.2 La pondération des trajets	4
2.3 Le calcul de la valeur nationale	5
3. Quels sont les systèmes de péage en Europe ?	6
4. Comment l'historique est-il reconstruit ?	8
4.1 Deux méthodes selon le système	8
4.1 Le traitement des cas particuliers	8
5. Quelles sources et quelle validation ?	9
5.1 Les sources	9
5.2 La validation	9
5.3 Cas simple : tarif national uniforme	9
5.4 Cas complexe : décisions documentées	10
6. Quelles limites et précautions d'usage ?	11

#1

CE QUE MESURE L'INDICATEUR

SOMMAIRE

/1 CE QUE MESURE L'INDICATEUR

/2 COMMENT EST DÉFINIE LA VALEUR PAR PAYS

/3 QUELS SONT LES SYSTÈMES DE PÉAGE EN EUROPE ?

/4 COMMENT L'HISTORIQUE EST-IL RECONSTRUIT ?

/5 QUELLES SOURCES ET QUELLE VALIDATION ?

/6 QUELLES LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE ?

Pour chaque pays, l'indicateur se présente sous deux formes complémentaires : un indice base 100 (référence 1er janvier 2017 par défaut) qui traduit l'évolution dans le temps, et une valeur en €/km qui donne l'ordre de grandeur du coût.

Cette valeur est agrégée à l'échelle nationale : elle ne représente pas le péage d'un trajet précis, mais le niveau moyen observé sur les axes représentatifs du pays, pondéré selon l'importance de ces axes, et non selon leur longueur (voir §2).

Toutes les valeurs sont calculées pour un véhicule de référence unique : poids lourd 40 t, 4 essieux, norme EURO VI. Ce choix est essentiel à la comparabilité, car les péages européens varient selon le poids, le nombre d'essieux et la classe d'émission.

L'indicateur couvre les trajets intra-pays.

#2

COMMENT EST DÉFINIE LA VALEUR PAR PAYS

SOMMAIRE

/1 CE QUE MESURE L'INDICATEUR

/2 COMMENT EST DÉFINIE LA VALEUR PAR PAYS

- 2.1 Le choix des trajets
- 2.2 La pondération des trajets
- 2.3 Le calcul de la valeur nationale

/3 QUELS SONT LES SYSTÈMES DE PÉAGE EN EUROPE ?

/4 COMMENT L'HISTORIQUE EST-IL RECONSTRUIT ?

/5 QUELLES SOURCES ET QUELLE VALIDATION ?

/6 QUELLES LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE ?

C'est le cœur de la méthodologie Upply : pour chaque pays, nous définissons une valeur €/km de référence à partir d'un ensemble de trajets représentatifs du fret national. Cette valeur remplit deux rôles : elle donne le niveau de péage courant par pays, et elle constitue le point à partir duquel l'indice évolue dans le temps (l'historique antérieur, lui, est reconstruit — voir §4).

La démarche suit trois étapes : choisir les trajets, les pondérer, puis les agréger en une valeur nationale.

2.1 LE CHOIX DES TRAJETS

Les trajets sont des **paires origine-destination (OD)** entre villes représentatives de chaque marché, sélectionnées selon quatre critères hiérarchisés :

1. **Corridor RTE-T** : filtre prioritaire, ces corridors concentrent l'essentiel du fret européen.
2. **Couverture géographique** : couvrir les différentes zones du pays pour traverser des portions représentatives du réseau.
3. **Poids logistique** : priorité aux villes dotées d'un port, d'un aéroport cargo, d'une zone industrielle ou d'un hub.
4. **Population** : seuil plancher (~200 000 hab.).

Le nombre de villes dépend de la taille du pays (de 4 à 10). Tous les trajets possibles entre elles sont générés, sans filtre de distance qui pénaliserait les petits pays denses (Pays-Bas, Belgique). La représentativité passe par la pondération, pas par un filtrage en amont. Au total : **142 villes et 435 paires OD** sur les 20 pays.

2.2 LA PONDÉRATION DES TRAJETS

Tous les trajets sont conservés, mais chacun reçoit un poids selon le **statut RTE-T** des deux villes qui le composent :

Statut des deux villes	Poids	Type d'axe
Les deux sur un corridor RTE-T	1,00	Axe structurant
Une seule sur un corridor RTE-T	0,67	Axe semi-structurant
Aucune sur un corridor RTE-T	0,33	Axe secondaire

Ce référentiel public rend la pondération objective et simple à maintenir : un axe structurant pèse trois fois plus qu'un axe secondaire. D'autres approches (volumes Eurostat, comptages routiers, données clients) ont été étudiées ; le statut RTE-T a été retenu pour son objectivité et sa couverture homogène des 20 pays.

#2

SOMMAIRE

/1 CE QUE MESURE L'INDICATEUR

/2 COMMENT EST DÉFINIE LA VALEUR PAR PAYS

- 2.1 Le choix des trajets
 - 2.2 La pondération des trajets
 - 2.3 Le calcul de la valeur nationale
-

/3 QUELS SONT LES SYSTÈMES DE PÉAGE EN EUROPE ?

/4 COMMENT L'HISTORIQUE EST-IL RECONSTRUIT ?

/5 QUELLES SOURCES ET QUELLE VALIDATION ?

/6 QUELLES LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE ?

2.3 LE CALCUL DE LA VALEUR NATIONALE

Le coût de péage de chaque trajet est fourni par PTV (voir §5). Chaque trajet est calculé **dans les deux sens** puis moyenné, car ponts, tunnels et concessions sont parfois tarifés différemment selon le sens ; les variations horaires sont neutralisées et les montants convertis en euros au taux du jour.

La valeur du pays est la **moyenne des €/km de ses trajets, pondérée par leur importance RTE-T**, et non par leur longueur : chaque axe compte selon son poids stratégique, pas selon son kilométrage.

#3

QUELS SONT LES SYSTÈMES DE PÉAGE EN EUROPE ?

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

Il n'existe pas un système de péage européen, mais plusieurs, qui ne facturent pas de la même manière. Les connaître aide à lire l'indice : un même €/km ne se construit pas partout selon la même logique. On distingue cinq grandes familles.

> Péage kilométrique national (MAUT)

Un barème national unique, facturé au kilomètre réellement parcouru. La valeur en €/km est directement lisible et comparable. (*Allemagne, Autriche, Tchéquie, Slovaquie, Hongrie, Bulgarie, Slovénie, Suisse, Pays-bas*)

> Péage kilométrique mixte

Plusieurs barèmes coexistent dans un même pays, par région ou par réseau. La valeur nationale combine ces tarifs. (*Belgique, Pologne, Danemark*)

> Concessions et barrières

Le réseau est exploité par des concessionnaires qui fixent chacun leurs tarifs. La valeur nationale est une moyenne de situations locales. (*France, Italie, Espagne, Portugal, Grèce, Croatie, Irlande*)

> Péages d'ouvrages ou absence de péage

Pas de péage routier au kilomètre : soit le réseau est gratuit (*Finlande*), soit seuls quelques ouvrages isolés sont payants (ponts, tunnels, traversées — *Royaume-Uni*). Le coût au kilomètre ressort donc nul ou négligeable.

> Vignette

Un forfait par durée, ou aucun péage routier. Le coût ne dépend pas de la distance : le €/km est nul ou marginal. (*Roumanie, Suède*)

Ces catégories ne sont pas figées : certains pays basculent d'un système à l'autre. Le Danemark (2025) et les Pays-Bas (2026) ont ainsi introduit un péage kilométrique là où existaient une vignette ou de simples péages d'ouvrages, et la Roumanie doit faire de même (péage kilométrique prévu au plus tôt en octobre 2026, en remplacement de la vignette). Ces ruptures laissent une trace visible dans l'historique (voir §4).

#3

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

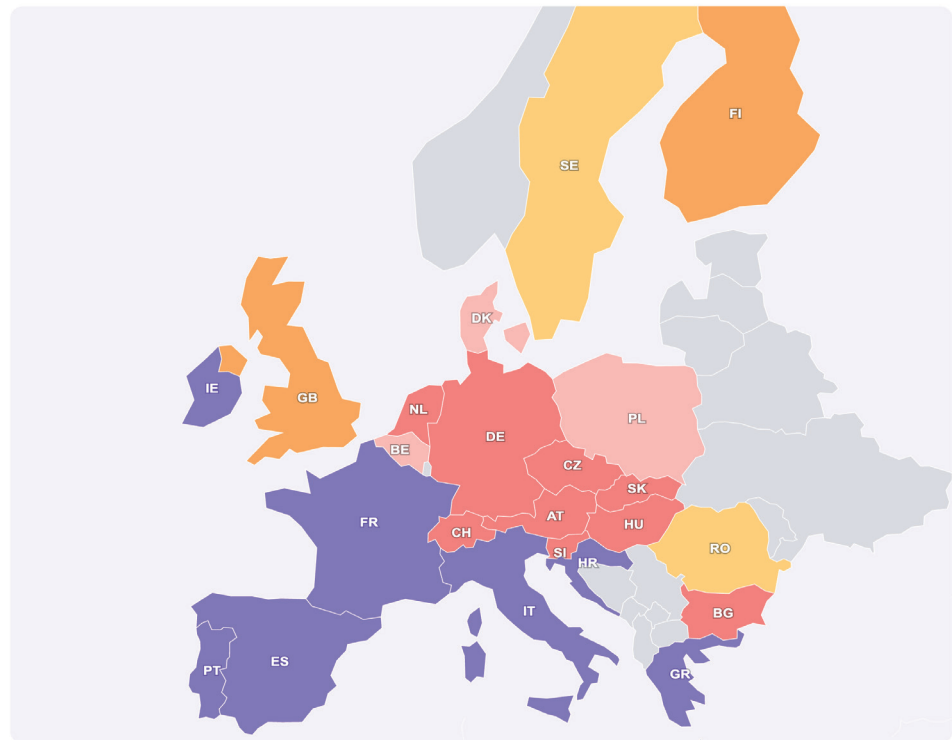
/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

Systèmes de péage poids lourds en Europe

Véhicule de référence : 40 t · 4 essieux · EURO VI



- Péage kilométrique national (MAUT)
- Concessions et barrières
- Vignette

- Péage kilométrique mixte
- Péages ponctuels ou absence de péage
- Hors périmètre

#4

COMMENT L'HISTORIQUE EST-IL RECONSTRUIT ?

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

- 4.1 Deux méthodes selon le système
- 4.2 Le traitement des cas particuliers

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

PTV ne fournit qu'une photo actuelle. L'historique depuis 2017 est reconstruit pays par pays : pour chaque année, nous reconstituons le pourcentage de variation du tarif à partir des barèmes officiels. Appliqués les uns après les autres depuis la référence 2017, ces pourcentages reconstruisent la courbe en base 100.

4.1 DEUX MÉTHODES SELON LE SYSTÈME

Tarif national uniforme : la variation annuelle publiée par l'opérateur officiel s'applique directement à tous nos trajets. Reconstruction directe et robuste.

Tarif différencié ou mixte : les tarifs varient selon la région ou le concessionnaire ; nous construisons un tarif moyen pondéré, représentatif du réseau parcouru. La reconstruction mobilise plusieurs sources et une pondération explicite, validée pour chaque pays (voir §4.2).

4.2 LE TRAITEMENT DES CAS PARTICULIERS

- **Années en vignette** : forfait annuel indépendant du kilométrage, donc coût marginal nul. L'indicateur est fixé à 0 €/km, comme le retourne PTV ; le convertir supposerait un kilométrage arbitraire.
- **Ruptures structurelles** : le passage d'un système à l'autre est affiché volontairement (Bulgarie 2020, Danemark 2025, Pays-Bas et Roumanie 2026). C'est une information en soi.
- **Valeurs proches de zéro** : les pays sans péage kilométrique significatif (Suède, Royaume-Uni) sont affichés à une valeur nulle ou quasi nulle.
- **Historique non reconstitué** : faute de reconstruction fiable (Slovénie, Norvège, Irlande), aucun indice n'est publié.

#5

QUELLES SOURCES ET QUELLE VALIDATION ?

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

- 5.1 Les sources
- 5.2 La validation
- 5.3 Cas simple : tarif national uniforme
- 5.4 Cas complexes : décisions documentées

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

5.1 LES SOURCES

L'historique de chaque pays est reconstruit à partir de sources officielles : les **opérateurs de péage** et leurs barèmes annuels, les **textes réglementaires** nationaux (décrets, arrêtés, journaux officiels), des **indices sectoriels** de référence (par exemple l'indice Infrastructures du CNR en France), et des **sources complémentaires** de recoupement (fédérations de transporteurs, rapports ASECAP, presse spécialisée).

5.2 LA VALIDATION

Chaque série est vérifiée par une valeur indépendante : un tarif absolu 2017 issu d'une source officielle, auquel on applique le cumul des variations, comparé au niveau PTV actuel. L'écart résiduel reflète le plus souvent des choix méthodologiques assumés (la pondération retenue, les proxies choisis à défaut de source exhaustive, le mix de réseau emprunté).

5.3 CAS SIMPLES : TARIF NATIONAL UNIFORME

Une source officielle unique suffit : la variation annuelle du barème s'applique à tout le pays.

Pays	Système / opérateur	Source principale
Allemagne	LKW-Maut (Toll Collect / BALM)	balm.bund.de , toll-collect.de
Autriche	GO-Maut (ASFINAG)	go-maut.at
Tchéquie	MYTO CZ (CzechToll)	textes réglementaires (zakonyprolidi.cz)
Slovaquie	myto SK (SkyToll / NDS)	textes réglementaires (slov-lex.sk)
Suisse	LSVA / RPLP (OFDF)	bazg.admin.ch , ASTAG
Bulgarie	BG TOLL (Agence des Infrastructures Routières)	bgtoll.bg
Hongrie	HU-GO	hu-go.hu ; KSH (indexation)

#5

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

- 5.1 Les sources
- 5.2 La validation
- 5.3 Cas simple : tarif national uniforme
- 5.4 Cas complexes : décisions documentées

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

5.4 CAS COMPLEXES : DÉCISIONS DOCUMENTÉES

Quand plusieurs sous-systèmes ou concessionnaires coexistent, nous construisons un tarif représentatif à partir d'une décision de pondération explicite.

Belgique. Nous pondérons les trois barèmes régionaux à 67 % Flandre/Bruxelles et 33 % Wallonie selon le poids des trajets, avec deux dates d'indexation par an.
Source : Viapass.

France. Nous suivons l'indice Infrastructures du CNR, qui agrège les péages de classe 4 pondérés par le trafic poids lourds sur chaque réseau concédé.
Source : bilans « Coûts du TRM » du CNR.

Italie. Faute de moyenne réseau publiée, nous retenons le taux de l'opérateur dominant (ASPI, environ 43 % du réseau) comme proxy national.
Sources : décrets MIT/MEF, rapports ASPI.

Grèce. Nous pondérons quatre opérateurs selon leur contribution au coût des trajets (Nea Odos 45 %, Olympia 25 %, Attiki 15 %, Egnatia 15 %).
Sources : opérateurs, ELSTAT.

Pologne. Nous combinons deux systèmes selon leur poids réel dans les trajets : 93 % péage public (e-TOLL) et 7 % concession AWSA A2.
Sources : etoll.gov.pl, autostrada-a2.pl.

Espagne. Nous intégrons les révisions annuelles et l'effet des libéralisations (une autoroute devenue gratuite sort du calcul et fait baisser la moyenne), avec une ancre 2017 issue de l'Informe officiel.
Sources : Delegación del Gobierno, MITMA.

Portugal. Nous appliquons le mécanisme d'indexation national des concessions (IPC d'octobre + 0,1 %, plancher à 0 %) comme variation annuelle.
Source : Infraestruturas de Portugal.

Croatie. Nous retenons le tarif catégorie IV du réseau à barrières (HAC), avec la remise EURO VI (-12 %) applicable à notre véhicule.
Sources : HAC, rapports ASECAP.

Danemark. Nous combinons le péage kilométrique national (depuis 2025) et la contribution du pont du Storebælt, pondérée selon son poids dans les trajets.
Sources : vejafgifter.dk, storebaelt.dk.

#6

QUELLES LIMITES ET PRÉCAUTIONS D'USAGE ?

SOMMAIRE

/1
CE QUE MESURE
L'INDICATEUR

/2
COMMENT EST DÉFINIE
LA VALEUR PAR PAYS

/3
QUELS SONT LES
SYSTÈMES DE PÉAGE EN
EUROPE ?

/4
COMMENT
L'HISTORIQUE EST-IL
RECONSTRUIT ?

/5
QUELLES SOURCES ET
QUELLE VALIDATION ?

/6
QUELLES LIMITES
ET PRÉCAUTIONS
D'USAGE ?

L'indicateur sert à comparer les niveaux de péage entre pays et à suivre leur évolution. Quelques précautions pour bien l'interpréter :

- **Ce n'est pas un tarif de trajet.** La valeur est une moyenne nationale pondérée; elle ne donne pas le péage exact d'un itinéraire précis.
- **Effet du mix de réseau.** Chaque valeur combine autoroutes, routes secondaires et tronçons non taxés selon les trajets retenus : elle est donc inférieure au tarif autoroute « pur » d'un pays.
- **Effet de change.** Pour les pays hors zone euro (Suisse, Hongrie, Pologne, etc.), l'évolution intègre les variations de change, pas seulement les hausses tarifaires.
- **Un seul véhicule de référence.** Les valeurs valent pour un 40 t, 4 essieux, EURO VI. Toutes les grilles nationales n'ont pas exactement ce profil : nous retenons alors la catégorie équivalente la plus proche (poids, essieux, classe d'émission). D'autres profils de véhicule donneraient d'autres niveaux.
- **Historique reconstruit, pas mesuré.** Les séries reposent sur des choix assumés (pondération, proxies), validés par recoupement, mais restent une reconstruction et non une mesure directe.
- **Périmètre.** L'indicateur couvre les trajets intra-pays ; il exclut le transit international, ne publie pas les pays dont l'historique n'est pas reconstituable (Slovénie, Norvège, Irlande) et affiche à zéro les pays sans péage kilométrique significatif (Suède, Royaume-Uni).
- **Instantané daté.** La valeur courante provient d'un relevé PTV pris à une date donnée ; les réformes postérieures ne sont reflétées qu'à la mise à jour suivante.

Upply, plateforme technologique qui révolutionne la gestion du transport de marchandises.

Sa mission: simplifier l'analyse, la prise de décision et l'exécution des opérations de fret grâce à la data et à la tech. Forte d'un ADN technologique unique et de plus d'1 milliard de données, Upply conçoit des solutions au service de l'efficacité opérationnelle des chargeurs, transporteurs et commissionnaires de transport. Analyse des prix, sourcing, suivi, gestion administrative, évaluation CO2: sa plateforme booste la performance et la durabilité de la supply chain.

Basée à Paris, l'entreprise réunit aujourd'hui plus de 50 collaborateurs engagés à rendre le transport de fret plus accessible, transparent et efficace pour des milliers d'acteurs du secteur.

upply.com

upply