



2^{ème} COMITE DE SUIVI A7
TABLE RONDE 1
Modulation tarifaire

PRINCIPE ET ENJEUX DE LA MODULATION

Modifier les comportements par l'augmentation des tarifs en heures de pointe et leur diminution en heures creuses

- ✓ Tendre vers l'équilibre entre offre et demande de transport sur l'A7
- ✓ En conséquence, réduire les congestions

Pour quels avantages recherchés ?

- ✓ Fluidité : optimisation de l'usage du réseau
- ✓ Sécurité : réduction des risques d'accidents
- ✓ Confort et satisfaction des clients
- ✓ Economies d'énergie

A recette globalement inchangée pour ASF

LES JOURNÉES DE TRÈS FORTE CIRCULATION

- **Des plages de congestion variables et concentrées**
 - ✓ variables selon les journées et les sens
 - ✓ concentrées essentiellement sur des samedis de juillet et août

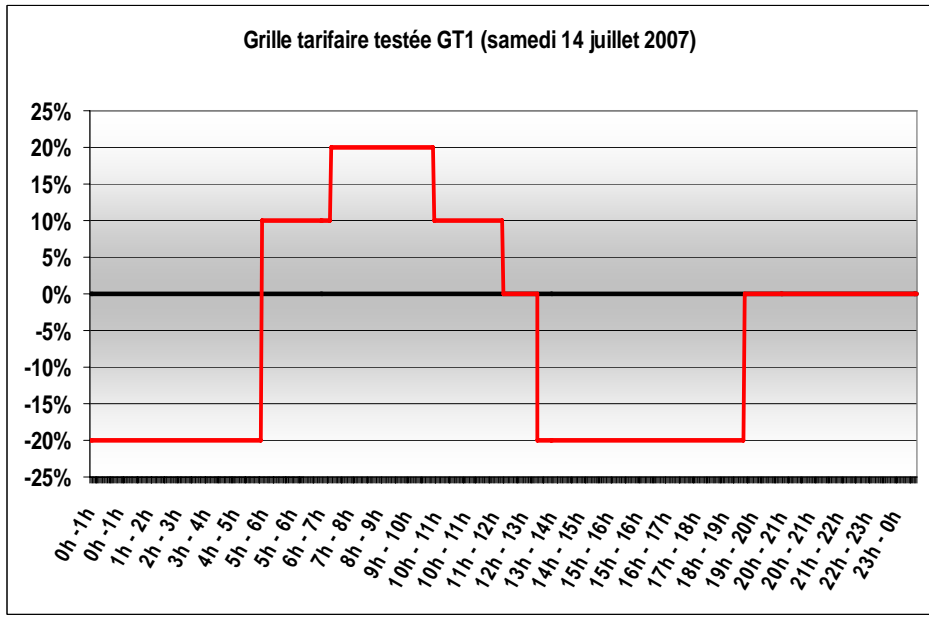
- **Des usagers vacanciers qui subissent des contraintes**
 - ✓ Une pratique très occasionnelle de l'autoroute pour des trajets de très longue distance
 - ✓ Plus d'un tiers modifie déjà leurs horaires
 - ✓ Environ la moitié déclare avoir la possibilité de décaler son heure de départ, et au maximum de 4 heures
 - ✓ Principalement des CSP sensibles à la contrainte budgétaire

RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

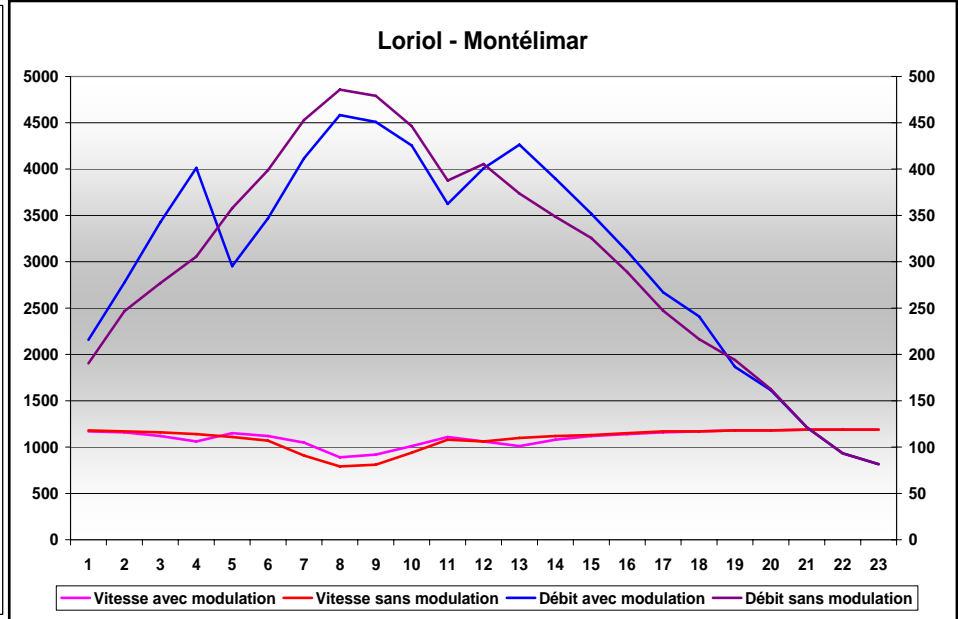
Modulations limitées sur grandes tranches horaires

=> Impacts très faibles sur la réduction de la congestion

Grille tarifaire testée GT1 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

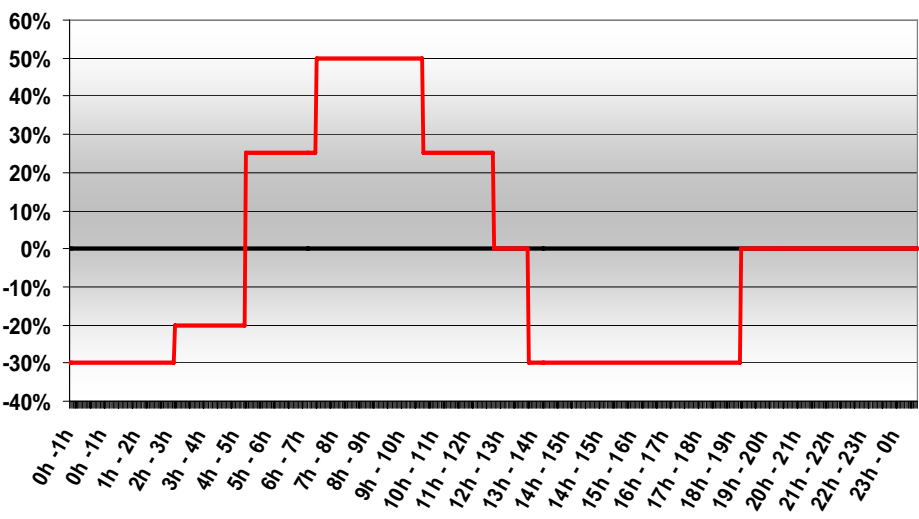


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

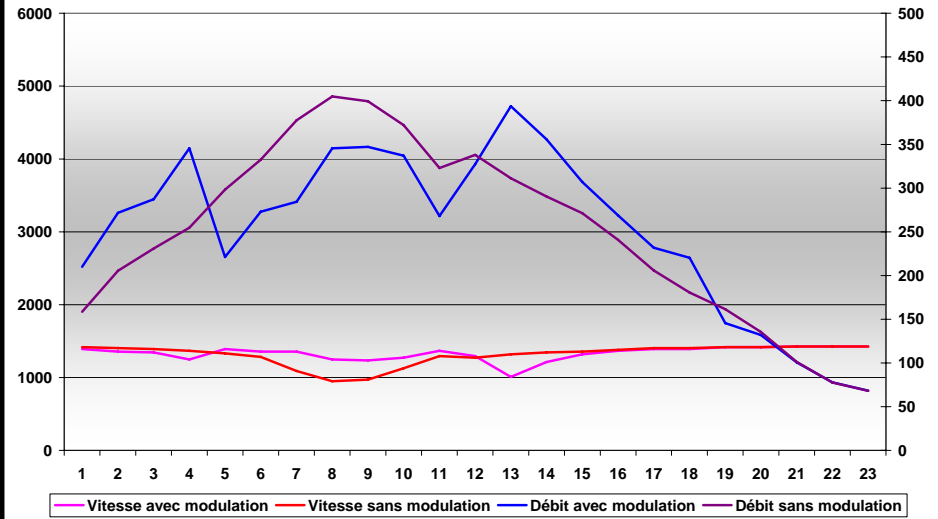
Modulations amples sur grandes tranches horaires

=> Impacts significatifs mais des congestions en périodes de tarifs réduits

Grille tarifaire GT2 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

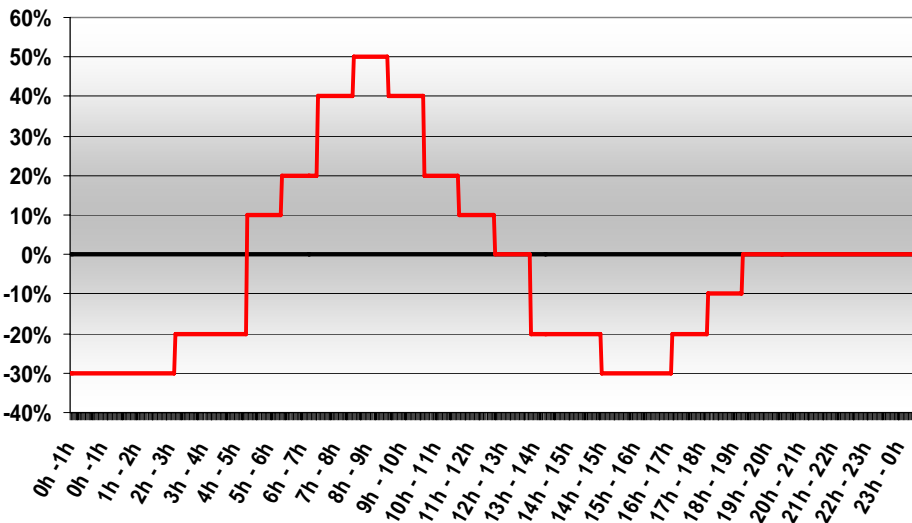


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

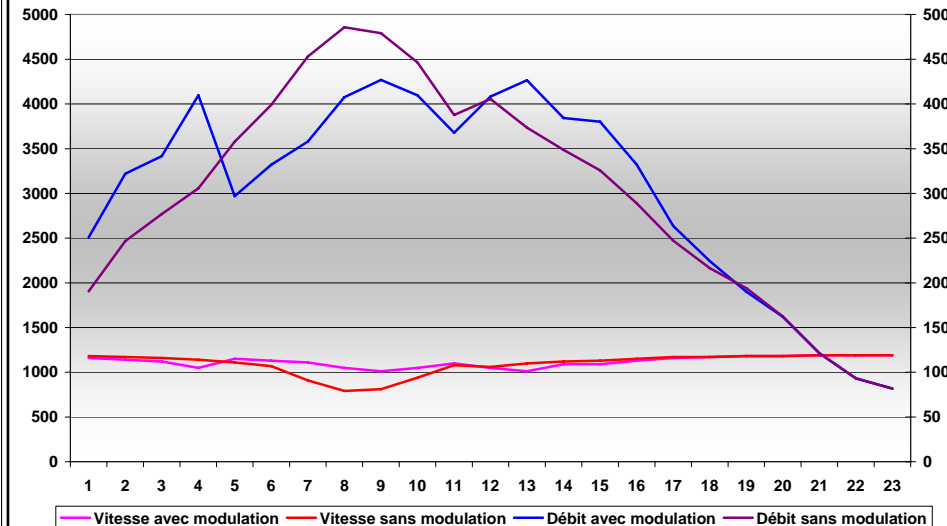
Modulations amples et tranche horaire de 1 à 2 heures

=> Impacts significatifs mais des congestions résiduelles durant les premières périodes de tarifs réduits

Grille tarifaire GT3 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

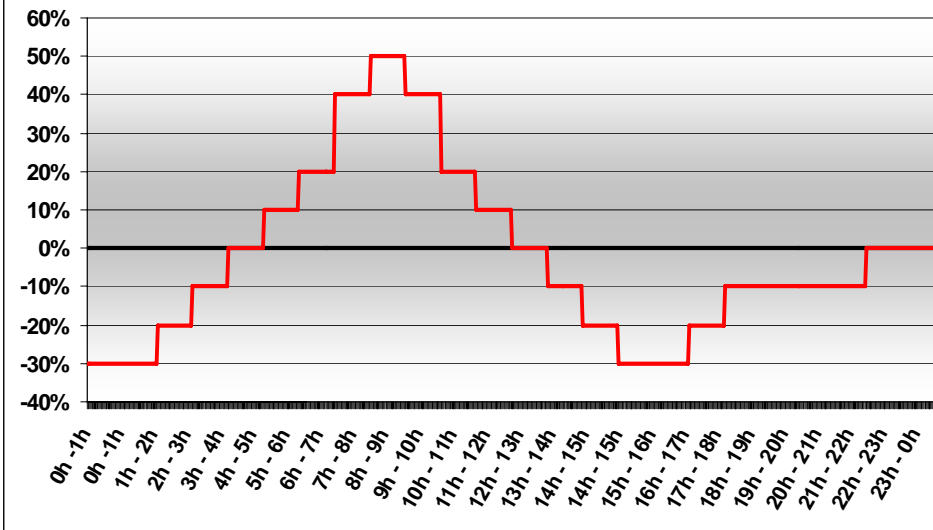


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

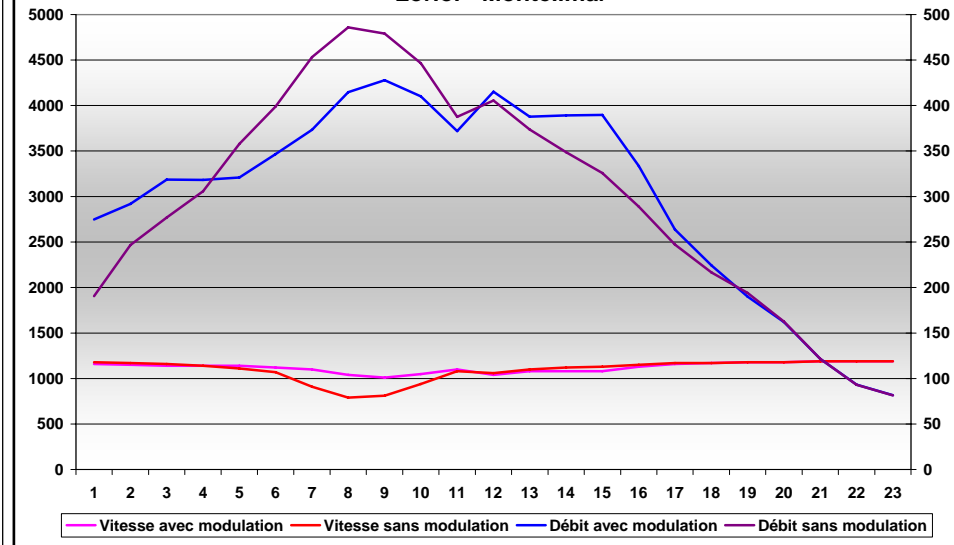
Modulations amples et très progressives

=> Impacts significatifs sans congestion durant les premières périodes de tarifs réduits

Grille tarifaire GT4 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar



RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

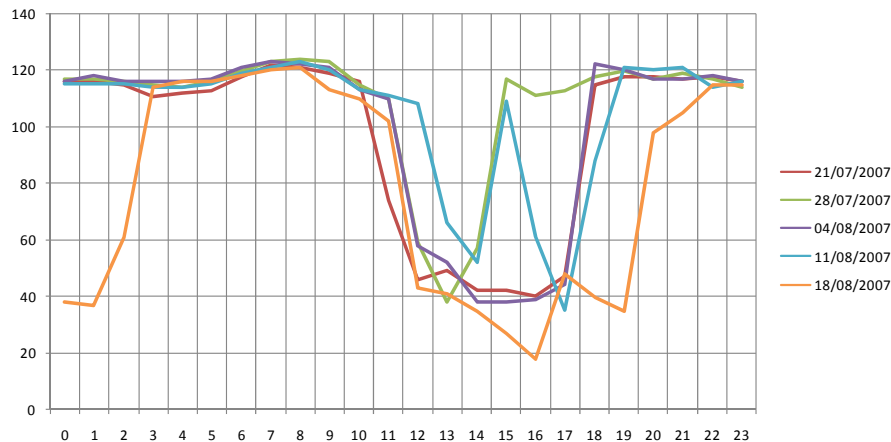
Exemples d'amplitudes de tarifs sur quelques trajets Des variations qui peuvent aller jusqu'à 18 €

	Valence sud - Orange	Vienne - Lançon	Vienne - Montpellier
Tarif 2010 classe 1	7,30 €	22,40 €	23,00 €
+ 20%	8,80 €	26,90 €	27,60 €
+ 50%	11,00 €	33,60 €	34,50 €
- 20%	5,80 €	17,90 €	18,40 €
- 30%	5,10 €	15,70 €	16,10 €
écart maximum	5,90 €	17,90 €	18,40 €

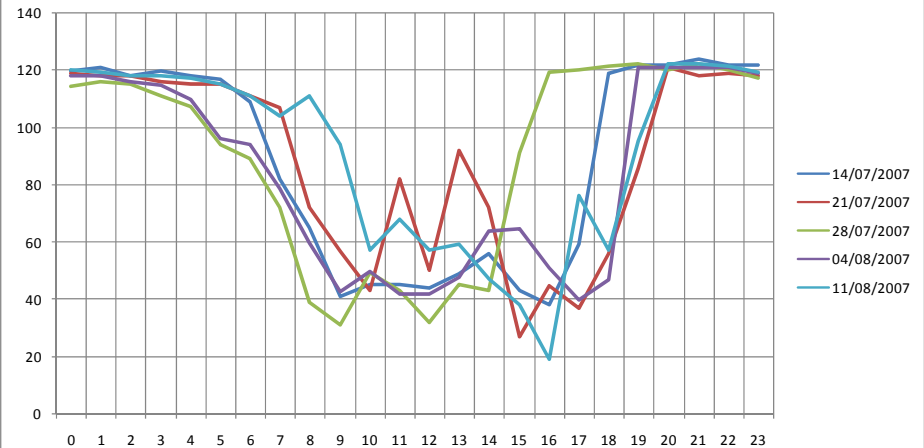
PRINCIPALE CONTRAINTE : DES GRILLES TARIFAIRES DIFFÉRENTES PAR SENS ET PAR JOUR

Nécessité d'être parfaitement adaptée aux périodes de congestion, qui s'avèrent fortement variables d'un samedi à l'autre....

Vitesses horaires dans le sens Sud -> Nord de la section Bollène - Orange sur 5 samedis de l'été 2007



Vitesses horaires dans le sens Nord -> Sud de la section Valence Sud - Loriol sur 5 samedis de l'été 2007



... et grande difficulté de les prévoir avec précision, au risque d'avoir une modulation contre-productive.

LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS (1/2)

1. Fluidité

- Une réduction très sensible de la congestion
- Des reports très limités sur la RN7

2. Impacts possibles sur la sécurité

- Comportements à risques, pendant les périodes de variation des tarifs : arrêts sur la BAU, vitesses excessives ...
- Augmentation des trafics nocturnes (taux d'accident environ double du trafic diurne)

3. Acceptabilité sociale

- Nécessité de fortes hausses tarifaires une grande partie de la période diurne des samedis

LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS (2/2)

4. Satisfaction des clients

- Difficulté de faire accepter le principe de faire payer plus cher pendant les périodes où les conditions de circulation peuvent rester encore dégradées
- Heure aléatoire de sortie du péage, et donc incertitude sur le tarif final à payer

5. Des difficultés de mise en œuvre

- Information / compréhension des usagers-clients
 - ✓ Entre 10 et 20 changements de tarifs sur une journée
 - ✓ Clientèles variées et parfois difficiles à informer à l'avance
 - ✓ Quasi-impossibilité de moduler les 2 sens sur une même journée (problème de compréhension)
- Incertitudes de la prévision : prévoir plusieurs mois à l'avance les bonnes périodes de congestion, et donc les bonnes grilles tarifaires à appliquer

SUITE DU PROJET

- Recueillir l'avis des acteurs du programme A7-A9
- Affiner les premiers résultats
- Engager des simulations sur d'autres journées
- Faire le bilan complet des études
- Transmettre à l'Etat l'ensemble des résultats