



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

TABLE RONDE 1 : SÉCURITÉ - FLUIDITÉ

- **Encouragement au covoiturage**
- Information des usagers
- Modulation tarifaire
- Télépéage sans arrêt

COVOITURAGE : ÉTAT DES LIEUX

Encourager l'éco-conduite en aménageant des parkings aux abords des échangeurs, en partenariat avec les collectivités

- Où en était-on en 2009 ?
 - ✓ Recensement des attentes prioritaires sur l'A7 et identification des sites potentiels et des partenaires

- Le travail effectué depuis, avec le Conseil général de la Drôme
 - ✓ Elaboration d'une vision partagée, en collaboration avec la Direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIR CE)
 - ✓ Concept d'aménagement en cours de déclinaison sur 4 sites test de la Drôme :
 - **Tain l'Hermitage – Valence Nord – Loriol – Montélimar Sud**

- Le travail en cours
 - ✓ Partenariat technique et financier sur les quatre sites identifiés

CAHIER DES CHARGES PROPOSÉS POUR LE SUCCÈS D'UN PARKING DE COVOITURAGE : 4 POINTS CLÉS

- La qualité de l'infrastructure
- La disponibilité des places de stationnement
- L'universalité d'accès
- La promotion du site

QUALITÉ PROPOSÉE POUR UN SITE DE COVOITURAGE

La qualité du site, miroir valorisant du covoiturage

- Attractivité des transports en commun
- Exemple de la valorisation du tri sélectif

La qualité de l'infrastructure, accélérateur des meilleurs comportements

- Ce qui est propre a quelques chances de le rester

Un standard de qualité autoroutier

- Nettoyage et entretien sur une durée de 23 ans
- Sentiment de sécurité : clôture, vidéosurveillance, contrôle d'accès, éclairage

PROPOSITION : UNE VÉRITABLE DISPONIBILITÉ DES SITES

Une hiérarchie d'usagers :

- Déplacements domicile-travail de moins de 24 h
- Déplacements professionnels de 1 à 3 jours
- Déplacements de loisirs de 1 à 3 jours
- Déplacements de plus de 3 jours

Présences non souhaitées :

- Epaves et ventouses
- Sédentarisation, camping-cars...

Favoriser la disponibilité des places, au quotidien :

- Facturation progressive du stationnement
- Exemple d'une tarification rurale
 - ✓ De 1 à 23 heures : **Gratuit**
 - ✓ De 23 à 24 heures : 1 €
 - ✓ De 24 à 48 heures : 3 €
 - ✓ De 48 à 72 heures : **10 €**
 - ✓ De 4 à 9 jours : 10 €/ jour
 - ✓ Plus de 10 jours : 20 €/ jour
 - ✓ **Week-end : du Vendredi 18 heures au Lundi 8 heures : 6 à 10 €**

L'UNIVERSALITÉ D'ACCÈS PROPOSÉE (1)

Objectifs du système d'accès :

- Autoriser la facturation des stationnements de moyenne ou longue durée
- Dépasser les frontières administratives ou de concessions
- Ne pas nécessiter le développement d'une chaîne de facturation
- Contribuer à la fluidité autoroutière : une contrepartie légitime
- Etre disponible et indolore, pour le client

Limites observables de divers systèmes :

- Caisse à monnaie - Insécurité
- Carte TC - Absence de chaîne de paiement de stationnement
 - Limite géographique
 - Non acceptation autoroutière
- Carte bancaire - Frais de gestion

L'UNIVERSALITÉ D'ACCÈS PROPOSÉE (2)

Avantages de l'outil Télépéage :

- Disponibilité : réseau de boutiques, vente sur internet (48 à 72 heures de délai)
- Universalité : 65% des pendulaires déjà équipés
- Aptitude de l'abonnement « *Temps libre* » à être indolore pour le client n'empruntant pas l'autoroute

Rappel des économies relatives au covoiturage :

- Péage : au minimum 25 euros et jusqu'à 55 euros par mois si utilisation d'un abonnement local
- Essence et usure du véhicule

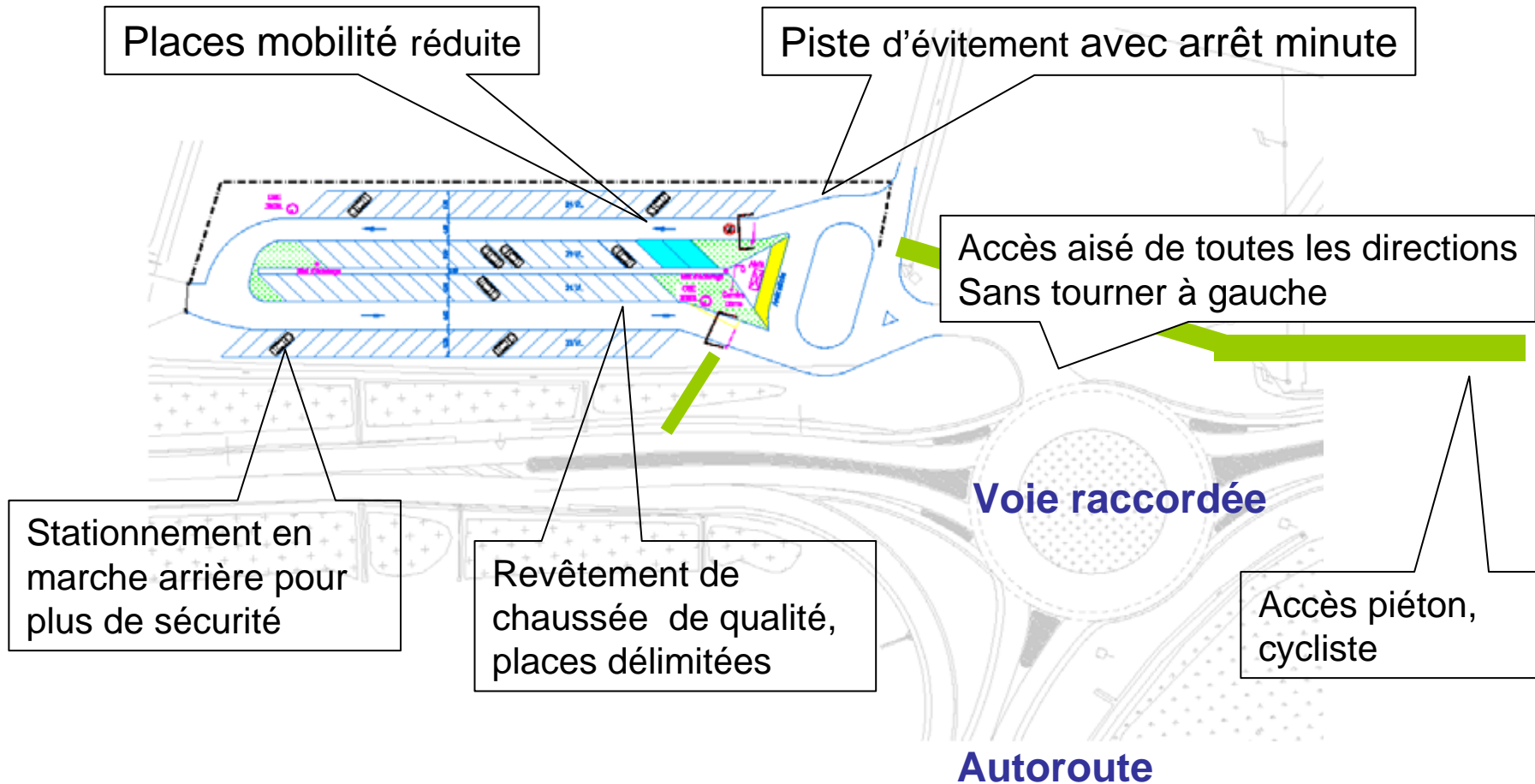
PROMOTION DU RÉSEAU ENVISAGÉE

Synergie de communication entre ASF et ses partenaires

Moyens de communication apportés par ASF :

- Création de sites internet locaux, quoique maillés au niveau national
- Radio Trafic FM 107,7
- Affichage en gares de péage
- Factures de télépéage
- Site internet ASF
- Espaces clients
- Relations Presse

PARKING DE COVOITURAGE : CONCEPT PROPOSÉ



PARKING DE COVOITURAGE : ÉQUIPEMENT PROPOSÉ

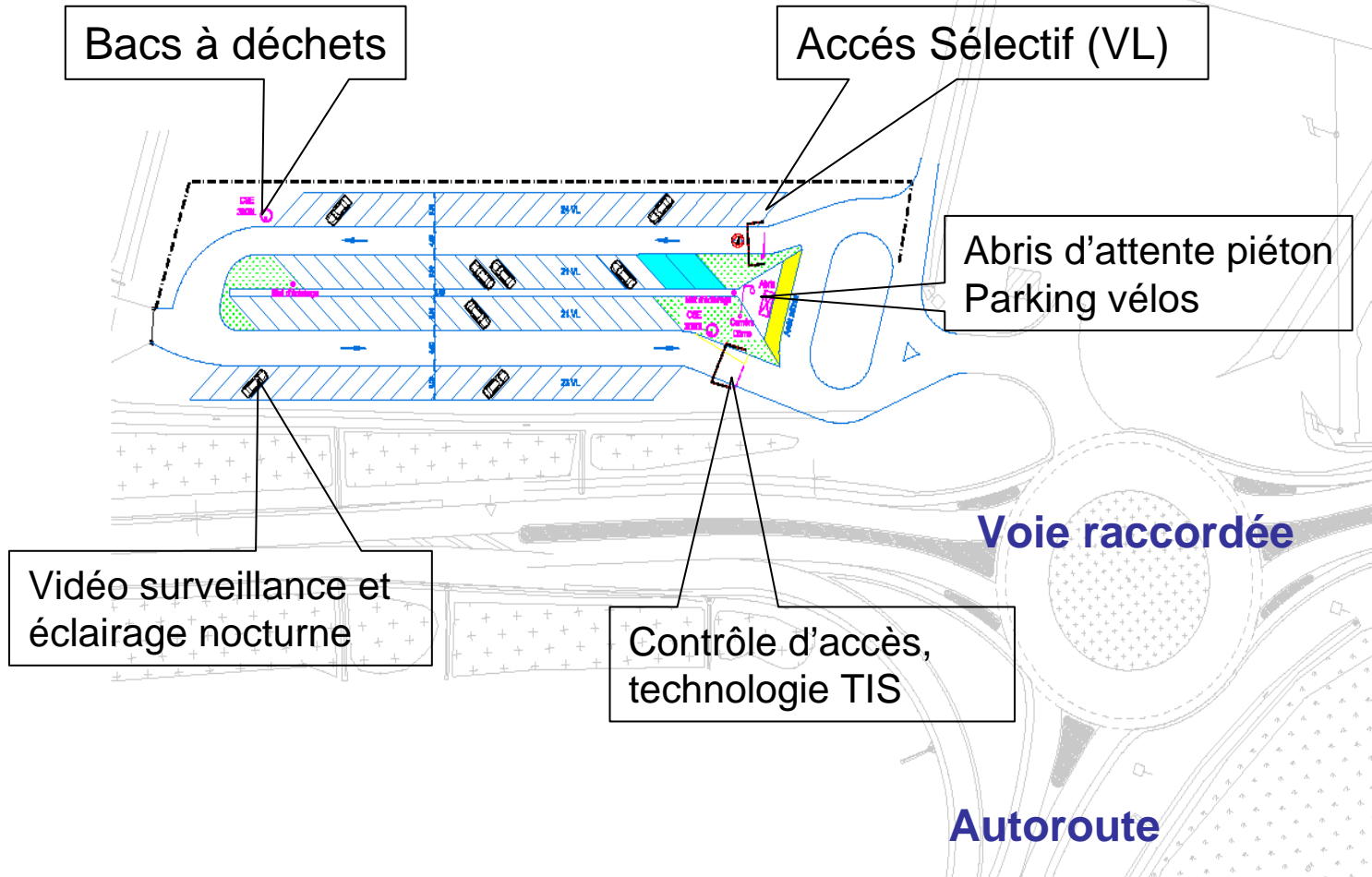


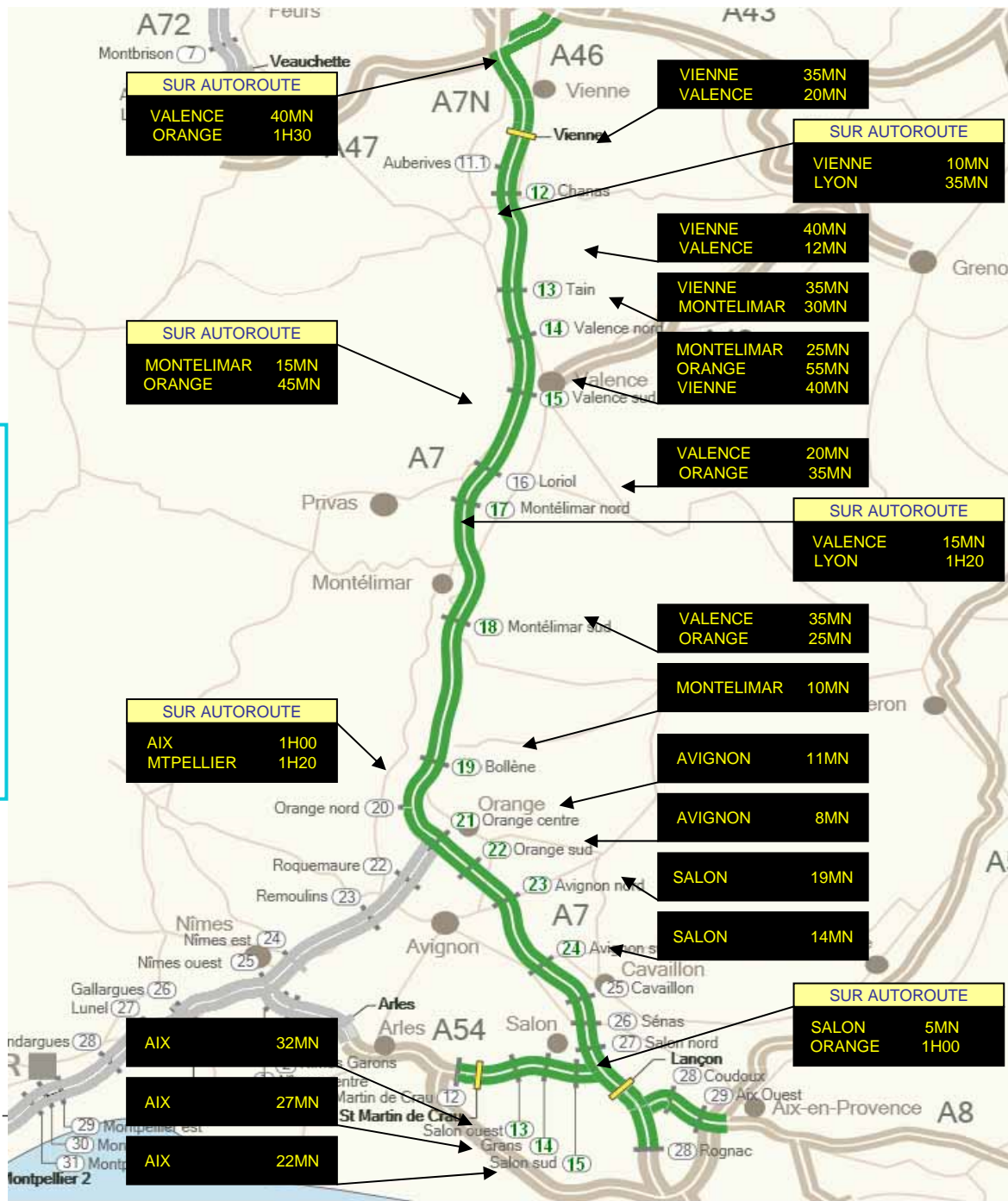
TABLE RONDE 1 : SÉCURITÉ - FLUIDITÉ

- Encouragement au covoiturage
- **Information des usagers**
- Modulation tarifaire
- Télépéage sans arrêt

INFORMATION DES USAGERS : NOS ENGAGEMENTS

- **Mieux informer les usagers-clients sur autoroute et avant d'entrer sur autoroute**
 - ✓ Sur l'autoroute : tous les 30 kms ou 15 minutes de parcours, avant les sorties et aux grandes bifurcations
 - ✓ Hors autoroute : avant d'entrer
 - ✓ 26 Panneaux à message variable (PMV) sur le tracé et 25 en accès

- **Afficher l'information en temps réel**
 - ✓ Priorité à l'alerte sur événement = sécurité
 - ✓ De l'information-service



- 5 PMVA en 2009
- 6 PMVA au printemps 2010
- 14 PMVA à venir

INFORMATION DES USAGERS : VOS ATTENTES

- **Une demande d'information sur la situation des itinéraires alternatifs**
 - ✓ **Confirmation de l'attente déjà exprimée lors du débat public de 2006**
 - ✓ **Nécessité pour progresser de travailler avec gestionnaires de ces réseaux : DIR et les Conseils généraux**
 - ✓ **La priorité : les « *itinéraires bis* »**

TABLE RONDE 1 : SÉCURITÉ - FLUIDITÉ

- Encouragement au covoiturage
- Information des usagers
- **Modulation tarifaire**
- Télépéage sans arrêt

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

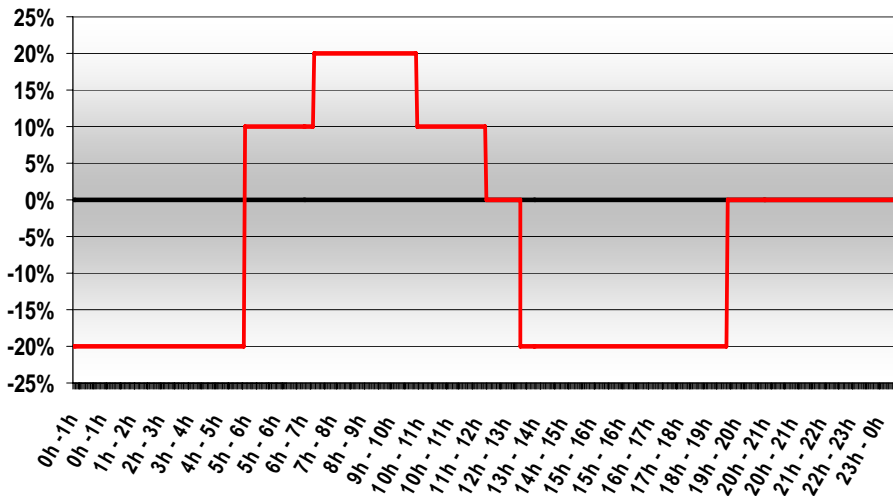
- **Des usagers vacanciers qui subissent des contraintes**
 - ✓ Une pratique très occasionnelle de l'autoroute pour des trajets de très longue distance
 - ✓ Plus d'un tiers modifie déjà leurs horaires
 - ✓ Environ la moitié déclare avoir la possibilité de décaler son heure de départ, et au maximum de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

RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

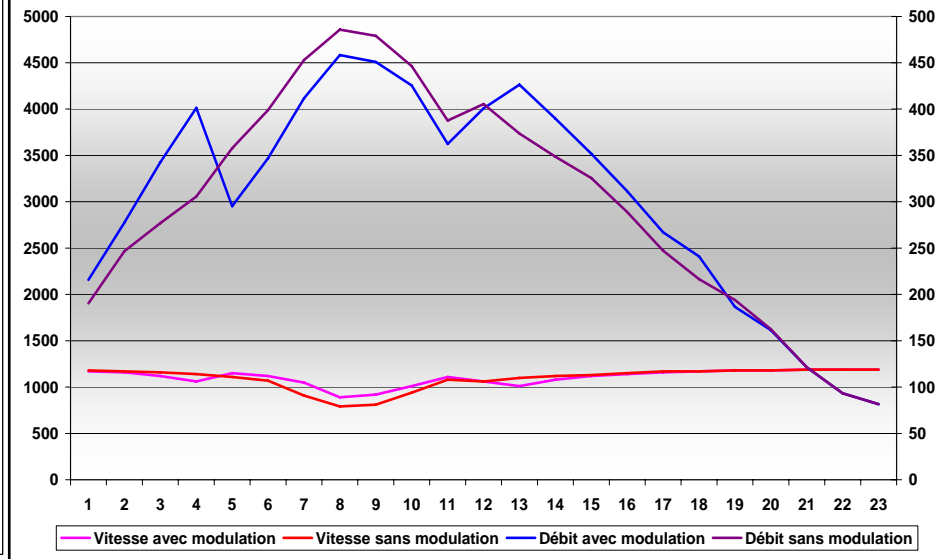
Modulations limitées sur grandes tranches horaires

=> Impacts très faibles sur la réduction de la congestion

Grille tarifaire testée GT1 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

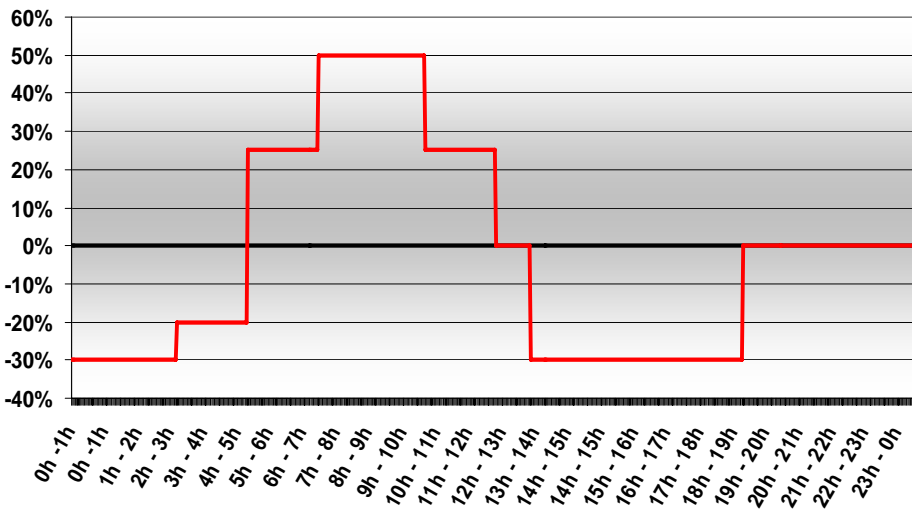


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

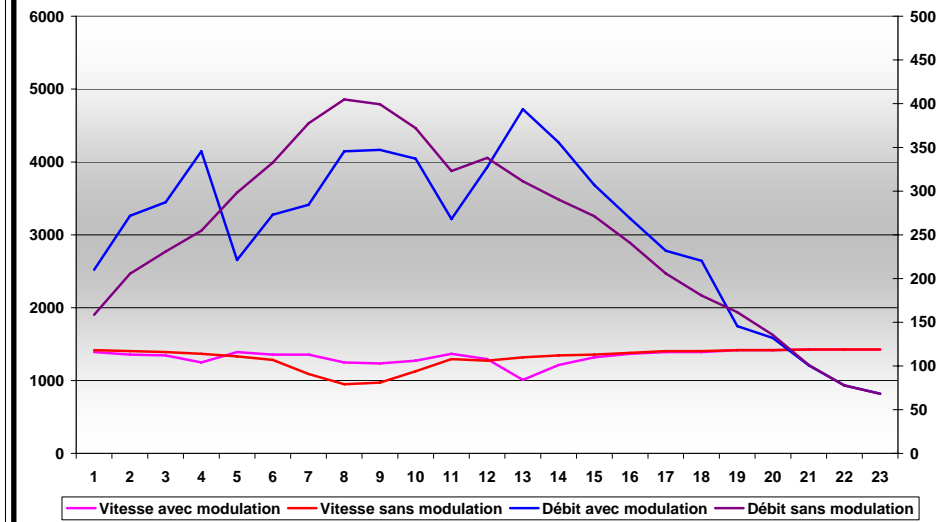
Modulations amples sur grandes tranches horaires

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

Grille tarifaire GT2 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

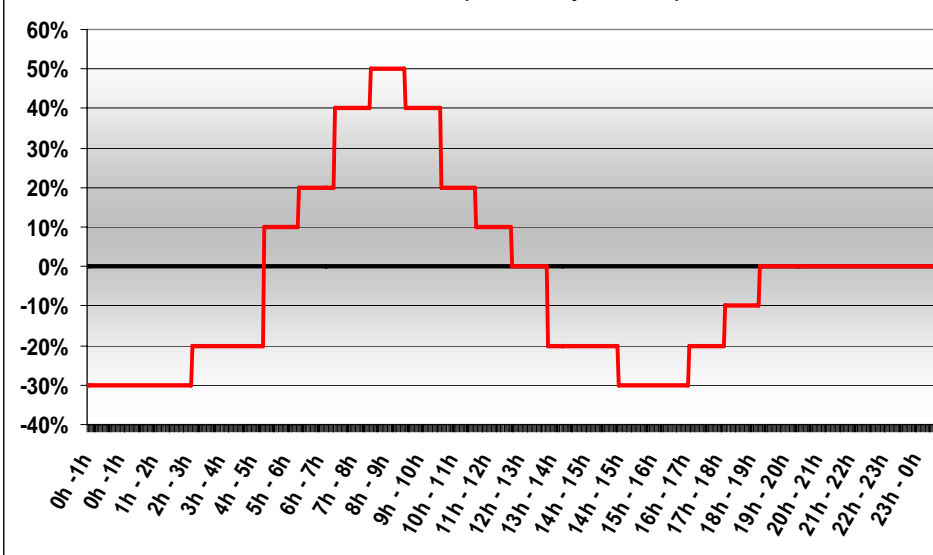


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

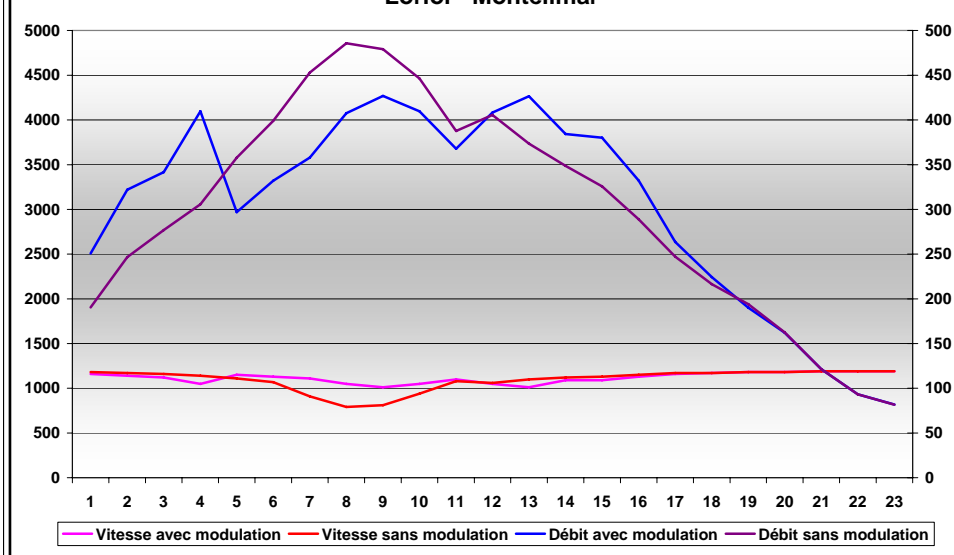
Modulations amples et tranche horaire de 1 à 2 heures

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

Grille tarifaire GT3 (samedi 14 juillet 2007)



Loriol - Montélimar

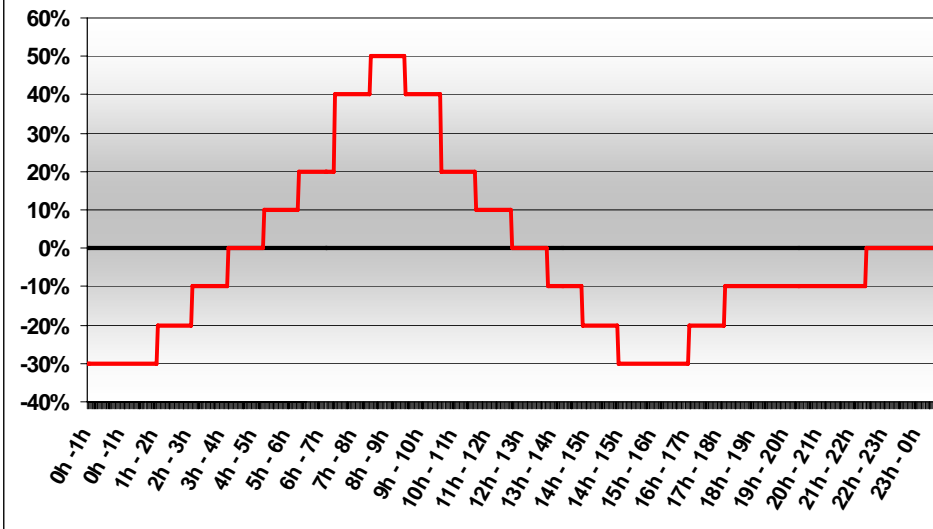


RÉSULTATS DES SIMULATIONS (sens nord -> sud)

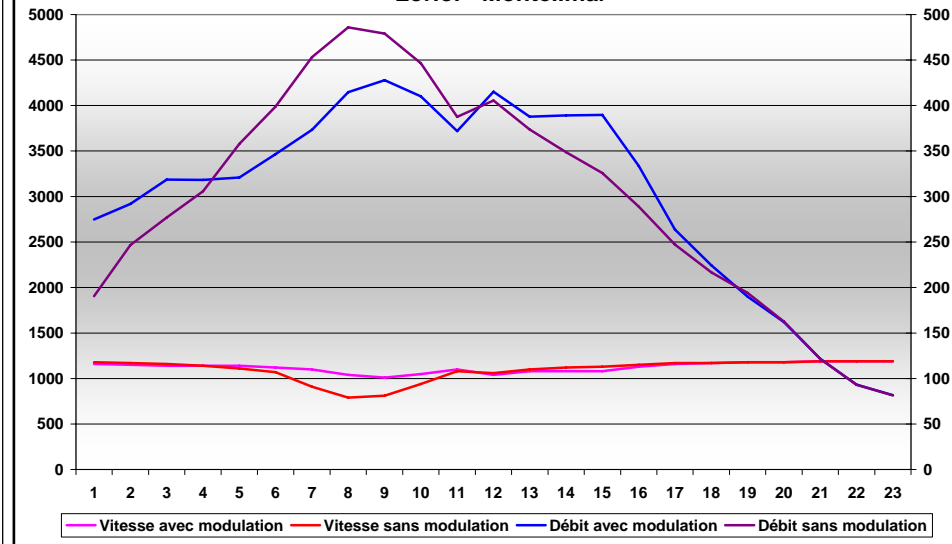
Modulations amples et très progressives

=> 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)

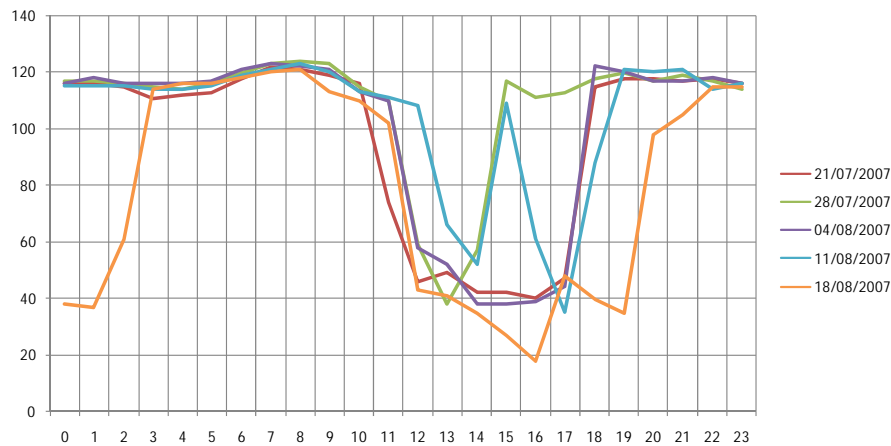
Exemples d'amplitudes de tarifs sur quelques trajets Des variations qui peuvent aller jusqu'à 18 €

	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 €

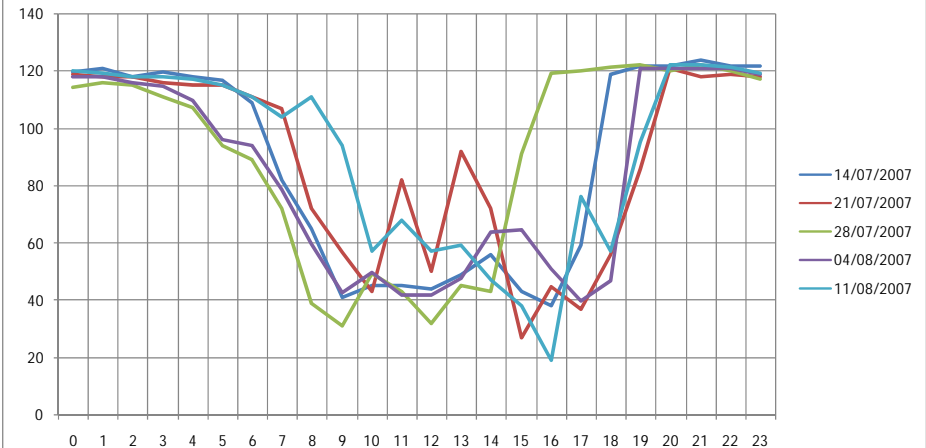
PRINCIPALE CONTRAINTE : DES GRILLES TARIFAIRES DIFFÉRENTES PAR SENS ET PAR JOUR

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

TABLE RONDE 1 : SÉCURITÉ - FLUIDITÉ

- Encouragement au covoiturage
- Information des usagers
- Modulation tarifaire
- **Télépéage sans arrêt**

TELEPEAGE SANS ARRÊT

Retour d'expérience de Saint-Martin de Crau et déploiement à Vienne



Saint-Martin de Crau

Vienne

Film (durée : 4'20'')



TABLE RONDE 1