

Programme A7-A9 Mobilité durable

Groupe de travail thématique « fluidité-sécurité »

Compte rendu de la réunion du 1^{er} décembre 2009

Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle, pour les participants qui n'étaient pas présents à l'atelier du matin, le contexte dans lequel s'inscrit la démarche (Cf. le Compte-rendu du matin ou les diapos présentées, NDLR).

I. Point d'avancée sur l'information des clients

Jérôme WABINSKI (ASF) indique que l'information sur les temps de parcours sera mise à disposition des usagers-clients sur des panneaux à message variable (PMV) disposés sur l'autoroute toutes les trente minutes de temps de trajet et en amont de l'entrée sur l'autoroute. 70 panneaux à message variable sont en cours d'installation sur l'A7 et l'A9 et une cinquantaine de panneaux en accès. Outre les temps de parcours, toute une série d'informations service seront diffusées sur ces panneaux : événements/accidents, services disponibles, messages de prévention, temps de traversée d'un embouteillage, informations grande distance. Les directions régionales d'ASF ont travaillé avec les gestionnaires de voirie et collectivités locales pour améliorer la proposition initiale (exemples de Valence Sud et de Salon-de-Provence).

Jérôme WABINSKI (ASF) indique qu'ASF a décidé d'utiliser les PMV pour dispenser des conseils aux usagers-clients, afin qu'ils puissent optimiser leur trajet. ASF s'inscrit dans une démarche de fourniture d'informations aux usagers-clients en amont, sur le site Internet ASF pour préparer leur trajet, en entrée sur le réseau et pendant le parcours sur l'autoroute. Pour ce faire, tous les médias seront utilisés progressivement (iPhone, GPS...). La formulation des messages a été travaillée pour être aisément compréhensible par les non techniciens. Sur la radio Infotrafic, les messages ont également été hiérarchisés en fonction des zones concernées. Sur l'A7, a été mise en place ces jours-ci de l'information sur le temps de parcours sur un certain nombre de panneaux. Pour l'été 2010, ASF prévoit de déployer cette information de façon encore plus importante et plus systématique. Par exemple ASF a l'ambition d'afficher des temps de parcours Lyon-Marseille, même si la partie concédée de l'A7 s'arrête à Rognac. En conclusion de sa présentation, Jérôme WABINSKI (ASF) souligne qu'ASF s'inscrit dans une logique d'amélioration continue, par un système d'écoute de panels de clients utilisateurs du réseau.

Sébastien FRAISSE (ASF) attend des membres de l'atelier thématique et du comité de suivi des suggestions pour améliorer encore l'information délivrée par ASF.

Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) demande si les textes affichés sont limités en longueur, pour éviter de provoquer des accidents. Jérôme WABINSKI (ASF) indique que, pour que les messages soient bien compris et ne perturbent pas les conducteurs, des règles doivent être respectées. Nicolas CROSSONEAU (CRICR Rhône-Alpes Auvergne) sollicite des précisions sur les informations services. Sébastien FRAISSE (ASF) donne quelques exemples : rupture de carburant GPL sur une aire, nombre de places disponibles pour les poids lourds. En réponse à Nicolas CROSSONEAU, Jérôme WABINSKI confirme que l'information temps de parcours est celle qui a le plus bas niveau de priorité. Sébastien FRAISSE indique que l'axe « agglomération lyonnaise et A46 » n'est pas dans le périmètre de la décision ministérielle : il devra être équipé dans une approche globale du secteur. Nicolas CROSSONEAU suggère d'utiliser les panneaux existants de la DIR Centre-Est. Pascal AUBERT (ASF) va se rapprocher de CORALY et de la DIR Centre-Est pour intégrer le périmètre de l'agglomération lyonnaise dans sa communication. ASF souhaite établir avec la DIR Centre-Est un partenariat global. Sébastien FRAISSE (ASF) signale qu'un travail similaire est engagé sur Toulouse où le nombre de gestionnaires de voirie est toutefois moins important.

Louis MAUREL (mairie de Sénas) demande une information des automobilistes sur les embouteillages de plusieurs dizaines de km sur la portion de la RN113 située entre les deux sections d'A54. Sébastien FRAISSE (ASF) répond que l'information quand ASF en dispose est donnée sur sa radio 107.7 et que des solutions techniques sont également à l'étude pour calculer le temps de parcours entre Arles et St Martin de Crau. Stéphane LEROUX (DIR Méditerranée) indique qu'un programme d'équipement de cet axe en PMV a été établi : 5 PMV seront installés d'ici l'été 2010. Jérôme WABINSKI (ASF) confirme qu'ASF a l'ambition d'afficher d'ici l'été 2010 des temps de parcours complets de Salon jusqu'à Nîmes.

Jacques ESTOUR (CRCI Rhône-Alpes et OITC Sud-Est) relaye la préoccupation des usagers d'être mieux informés des modifications de limitations de vitesse (portiques au-dessus de l'autoroute). Sébastien FRAISSE (ASF) indique que cette évolution des panneaux qui annoncent les limitations de vitesse est à l'étude dans le cadre d'un projet de rénovation des panneaux actuels posés en 2004 en urgence et pour lancer la première expérimentation de régulation des vitesses. Philippe MARZOLF (CNDP) rappelle la demande exprimée lors du débat public passé, d'avoir une information sur les temps de parcours en dehors de l'autoroute. Sébastien FRAISSE (ASF) indique que, si cette information existe, ASF est prêt à l'intégrer dans sa politique éditoriale. Sébastien LEROUX (DIR Méditerranée) explique que la DIR a des itinéraires en continuité et non « concurrents » du réseau ASF. Les itinéraires parallèles sont plutôt exploités par les Conseils Généraux. Fabrice RUSSO (DIR Centre-Est) indique qu'il est possible d'envisager une continuité des temps de parcours au niveau de l'échangeur de Valence. Sur la RN7, le travail est compliqué. Sébastien FRAISSE (ASF) précise que les temps de parcours sur autoroute sont calculés à partir des boucles de comptage sous la chaussée et parfois à partir des badges télépéage. Une autre méthode est à l'étude à partir de caméras qui lisent les plaques minéralogiques. Les technologies traditionnelles de boucle de comptage lui paraissent très lourdes à déployer sur des réseaux plus étendus et maillés, par contre les solutions à base de lecture de plaques minéralogiques qu'ASF va tester sur son réseau seront plus adaptées. ASF est prête à assister les Conseils Généraux qui voudraient déployer ces nouveaux services sur leurs réseaux.

II. Point d'avancée sur le covoiturage : résultats de l'étude et identification de sites pilotes

Sébastien FRAISSE (ASF) souligne qu'il s'agit de la première étude aussi approfondie menée sur le covoiturage. Patrick JOURDAN (ASF) indique qu'un sondage a été réalisé auprès de 2 000 abonnés tout au long de l'A7. Le covoiturage est un phénomène de grande ampleur, qui est en pleine accélération. Les obstacles sont en train de s'estomper. Aujourd'hui, en France, on dénombre un million d'adeptes du covoiturage contre 600 000 en début d'année. TNS Sofres estime que 6,5 % des Français pratiquent le covoiturage. De plus, l'évolution du covoiturage est directement indexée sur l'évolution du prix du carburant. 10 % des covoitureurs français seraient riverains du réseau ASF. Deux sites internet contribuent au développement du covoiturage : « covoiturage.fr » et « 123envoiture.fr ». De nombreuses entreprises, dans le cadre de leur PDE (Plan de Déplacement Entreprise), ont consacré le covoiturage. En Allemagne, le site leader a déjà 700 000 inscrits. Il s'agit d'une fédération de sites municipaux au niveau des lands puis au niveau national : cette architecture est celle qu'ASF envisage pour la France. 13 % des Flamands belges (en famille et entre collègues) et 16 % des Néerlandais (en 2003) pratiquent le covoiturage domicile – travail. Aux Pays-Bas, 6 000 places de parking sont dédiés au covoiturage à proximité des axes routiers. Ces parkings sont des lieux de vie, grâce aux nombreux services offerts. Aux Etats-Unis, le phénomène se développe rapidement grâce au système HOV/HOP (voies dédiées au covoiturage et péage attractif pour le covoiturage). Dallas a fait en sorte que tous les parcs relais qui sont destinés à ceux qui empruntent les transports en commun soient également ouverts aux covoitureurs. Goloco est un site internet qui est adossé à Facebook pour favoriser le covoiturage : il permet de partager non seulement des voitures individuelles, mais également des taxis et des voitures de location. Les participations aux frais se font via Paypal. Goloco est fondé sur la technologie de covoiturage en temps réel.

Patrick JOURDAN (ASF) distingue plusieurs familles de covoiturage. La première est le domicile-travail, qui est en lente croissance depuis quinze ans. La barrière psychologique (rencontre avec un inconnu) est de moins en moins un frein et de plus en plus un attrait. La deuxième est le domicile-école, qui est pratiqué depuis longtemps. Internet ne sait pas être meilleur que les parents d'élèves ! La troisième est le covoiturage professionnel, au départ de l'entreprise. La quatrième est la longue distance, qui est en plein essor. Les appariements s'effectuent systématiquement sur Internet. Le site covoiturage.fr compte aujourd'hui 500 000 membres et reçoit 1 000 inscriptions par jour. 80 % des offres de trajet en longue distance sont pourvues. Ce service accueille de plus en plus de professionnels.

Les facteurs de développement du covoiturage sont la hausse des prix du carburant, l'atteinte d'une « masse critique » nécessaire, l'agrégation des audiences autour d'un ou deux sites, l'adossement au réseau Facebook, la banalisation croissante du phénomène, la communication publique par les collectivités, l'Etat et des institutions, les infrastructures (le stationnement, le maillage du réseau routier et des transports en commun), les incitations, l'apparition du covoiturage en temps réel.

En matière d'infrastructures, l'offre de stationnement et la privation de stationnement sont des leviers d'incitation. En matière d'incitations, Patrick JOURDAN cite également les bons cadeaux, la disponibilité d'un véhicule de service, la prime de transport, l'aide à la rencontre, la garantie de retour, des aides proposées par la Communauté européenne et par l'ADEME.

Le covoiturage dynamique est l'auto-stop électronique. Le point de rendez-vous est géolocalisé à partir du GPS. Le système est pratique, mais présente des limites. Pour autant, les opérateurs téléphoniques ont senti qu'il s'agissait d'une opportunité commerciale intéressante. Les capacités monétiques permettent le paiement en temps réel. Certaines sociétés de transport en commun y voient un complément au transport à la demande.

Alain VERBEKE (association Colère 26) sollicite des précisions sur les assurances pour les covoitureurs. Patrick JOURDAN (ASF) répond que le regard des assureurs s'est assoupli : le conducteur qui transporte des personnes en covoiturage n'est pas considéré comme un transporteur professionnel. Certains assureurs, comme la MACIF, offrent un contrat d'assurances pour les covoitureurs.

Gilbert BELLES (communauté d'agglomération du Grand Avignon) signale que, suite à un arrêté préfectoral signé par les préfets du Gard, du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône pour mettre en place les PPA, un groupe de travail a été mis en place avec la DREAL PACA, la CCI du Vaucluse, le Grand Avignon et l'ADEME pour lancer les PDIE (plans de déplacement interentreprises) au niveau du Grand Avignon et de Carpentras. Il pense qu'il serait intéressant de mener une réflexion en commun avec les ASF sur ce sujet.

Patrick JOURDAN présente les résultats du sondage menés auprès de 2 000 abonnés ASF. Le niveau de pratique se situe dans une gradation entre 2 et 11 % (2 % de covoitureurs ultraréguliers et 11 % de covoitureurs occasionnels). En domicile-travail, le niveau de pratique atteint 4 %. La notoriété du covoiturage a beaucoup progressé. 16 % des abonnés interrogés ont déjà essayé le covoiturage, 9 % le pratiquent occasionnellement et 2 % le pratiquent très régulièrement. Les pratiques de covoiturage sont diverses : professionnels, loisirs, domicile-travail. La population des covoitureurs est plus jeune et à revenus plus modestes que la population des abonnés ASF. Les covoitureurs évitent les transactions en espèces. Un quart des covoiturages nécessite un premier trajet en véhicule à moteur. Le covoiturage n'est pas limité à la semaine. Les covoitureurs réguliers font essentiellement du domicile-travail. La population domicile-lieu d'étude est adepte du covoiturage. Chez les occasionnels, le domicile-travail régresse au profit des déplacements professionnels. Les loisirs ne sont pas en reste chez les occasionnels.

La moyenne des trajets pour les clients ASF s'élève à 95 km. Les covoitureurs réguliers sont à 58 km et la moyenne des covoitureurs en domicile-travail à 69 km.

Pour le partage des frais, l'échange d'espèces est peu utilisé. L'échange des rôles et le paiement alterné sont les moyens les plus usités.

Comment rejoindre son covoitureur ? Le plus fréquemment, le chauffeur passe prendre son passager. Pour 24 % des pratiques chez les occasionnels et 40 % chez les réguliers, le covoitureur rejoint son pair en véhicule motorisé.

Les estimations réalisées donnent entre deux et trois fois plus de covoitureurs dans les 2-3 ans qui viennent.

Les motivations du covoiturage sont, d'abord, économiques. L'économie reste la première motivation pour toutes les cibles. La convivialité est à 70 % une motivation pour ceux qui pratiquent régulièrement le covoiturage. L'écologie représente une motivation secondaire. Le confort apparaît comme une valeur ajoutée pour ceux qui pratiquent le covoiturage.

Les covoiturés veulent des parkings confortables, propres, éclairés et sécurisés. Où garer la 2^{ème} voiture ? 32 % la garent à l'entrée de l'autoroute. Sur 10 covoitureurs, 3 ont une 2^{ème} voiture à garer et 1 a une 2^{ème} voiture à stationner à l'entrée de l'autoroute. Concernant les parkings, ASF a testé l'importance du parking comme levier du covoiturage. Des parkings dédiés sont de loin la 1^{ère} mesure qui est plébiscitée par les covoiturages, suivis dans l'ordre par les incitations des employeurs, des plateformes de rencontre, une politique locale ou régionale, des transports en commun complémentaires, une voie pour le covoiturage, une voie pour les véhicules avec passager.

Sur la question du parking payant ou gratuit, 60 % refusent de payer un parking dédié au covoiturage. Les covoitureurs réguliers sont moins réfractaires à l'idée de payer. Entre 1 et 2 euros par jour en contrepartie d'un niveau de service attendu, le niveau d'intérêt est à peu près des deux tiers des covoitureurs. Les observations faites sur les gares d'entrée corroborent les hypothèses basses. Les estimations seront affinées pour les 4 sites pilotes. Sur Avignon Nord, le nombre de places disponibles en parking ASF est seulement de 6. Les autres covoitureurs stationnent sur les parkings d'Auchan. Les covoitureurs occasionnels, longue distance de week-end et professionnels peuvent être tentés demain d'utiliser des parkings dédiés ASF. Patrick JOURDAN présente les capacités de stationnement nécessaires dans les gares d'entrée ASF.

Nicole CHASSAGNARD (mairie de Mornas et Fédération Mieux vivre en Vaucluse) souligne que, si le covoiturage loisirs est rentré dans les mœurs, le covoiturage professionnel est plus difficile à organiser compte tenu des différences d'horaires de travail. Sébastien FRAISSE pense que le covoiturage professionnel est plus facile à organiser au sein d'une même entreprise.

Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) demande si ASF a déjà prévu du foncier pour aménager des parkings aux entrées d'autoroute. Sébastien FRAISSE estime qu'effectivement la demande en covoiturage et le besoin en parking qui en découle doivent être croisés avec les possibilités techniques et foncières : chaque cas de figure devra trouver sa solution.

Pascal-Eric CHOMEL (Conseil Général 26) suggère de s'appuyer sur les aires de covoiturage maillées sur le territoire, afin d'éviter une augmentation des places de parking à l'entrée des autoroutes. Patrick JOURDAN croit beaucoup en l'ouverture des parcs relais transport en commun au covoiturage.

Patrick JOURDAN évoque les conditions de la réussite du covoiturage : des parcs de stationnement accessibles, sécurisants et attractifs, des sites internet locaux mais maillés au niveau national et européen, une dynamique de PDE, une forte communication publique qui valorise la pratique et qui rapatrie l'audience vers un seul site internet, des accès internet publics offrant ce service, un lien étroit aux transports en commun (considérer le covoiturage comme un complément au transport à la demande, développer le covoiturage pour les transports scolaires, assurer la desserte des parkings de covoiturage par une navette de transport en commun, ouvrir aux covoitureurs l'accès au parc relais des transports en commun). Sébastien FRAISSE fait part de sa conviction que les solutions techniques seront à construire au cas par cas, en collaboration avec les différents acteurs.

La contribution d'ASF pourrait être la cession à prix modéré de foncier à l'entrée des autoroutes pour construire des parkings ; l'aménagement de ces parkings dédiés au covoiturage offrant des services attractifs ; le contrôle de l'accès de ces parkings ; le maillage des réseaux collaboratifs internet ; la perception de péage ; la fidélisation ; l'intégration d'une offre de covoiturage à la nouvelle gamme de produits Télépéage entreprise. ASF est prête à approfondir ses études pour des parkings dédiés sur 4 sites pilotes. L'étude générale qui vient d'être présentée sera utile pour essayer de qualifier les bons modèles économiques et les sites les plus pertinents. Suite à des déclarations intempestives récentes dans la presse, Sébastien FRAISSE souligne que ce sujet est important et demande à être traité avec sérieux et

avec sérénité. Les sollicitations des Collectivités sur le réseau d'ASF sont nombreuses et les ressources et efforts d'ASF iront prioritairement vers les secteurs où les discussions et partenariats seront les plus sereins, constructifs et équilibrés. Il sollicitera un rendez-vous prochainement avec le président du Conseil Général de la Drôme pour lui présenter l'étude et aborder l'établissement de partenariats sur des sites expérimentaux. Patrick JOURDAN donne la parole à Denis-François DURAND (ASF), qui présente la situation foncière et les possibilités sur quatre sites pilotes pressentis : Tain l'Hermitage, Valence Nord, Loriol et Montélimar Sud.

Un intervenant demande s'il est envisagé de créer des parkings dédiés au covoiturage à proximité des aires de service dotées de passerelles. Sébastien FRAISSE évoque le problème du demi-tour, le véhicule étant garé du mauvais côté de l'autoroute. Fabrice RUSSO (DIR Centre Est) souligne que le projet de Valence Nord est compliqué. Tous les acteurs se mobilisent autour du projet, pour que l'aire puisse apporter des réponses aux attentes des covoitureurs. Sébastien FRAISSE précise que l'histoire de ce parking témoigne de la vigilance nécessaire pour qu'un parking reste dédié au covoiturage sur la durée. Les acteurs doivent s'engager et maintenir leur motivation sur la durée. Pascal-Eric CHOMEL (Conseil Général 26) assure que la communication sur le covoiturage qui a été effectuée suite à la réunion de l'assemblée bidépartementale 07-26 ne se voulait pas du tout polémique. Sébastien FRAISSE espère que, d'ici la prochaine réunion de l'atelier, ASF pourra présenter des avancées concrètes.

III. Expérimentation de péage sans arrêt

Sébastien FRAISSE (ASF) indique que l'expérimentation sur St Martin de Crau est sur le point de démarrer. Christophe PAGE (ASF) présente l'état d'avancement de l'expérimentation de télépéage sans arrêt à 30 km/h. Les trois effets positifs du péage sans arrêt sont une meilleure fluidité, une réduction des émissions de CO2 et une économie de carburant non négligeable, notamment pour les PL. Le télépéage sans arrêt est un saut technologique, qui oblige à prendre en compte de nouvelles contraintes et qui représente un investissement important pour ASF. ASF a identifié trois sites : Vienne, Lançon et St Martin de Crau. ASF a choisi de faire de St Martin de Crau un laboratoire d'expérimentation puis de traiter Lançon du côté des entrées et Vienne du côté des sorties afin d'offrir ce nouveau service aux deux extrémités de l'A7 dans le sens sud-nord. Le test en vraie grandeur est donc programmé à St Martin de Crau pour le 11 janvier 2010. Les travaux seront réalisés sous exploitation, en veillant à ne pas gêner la circulation. Une signalétique spécifique a été définie pour le péage sans arrêt : « 30 » au-dessus du « t » rouge de télépéage. Sur les barrières de Vienne et de Lançon, les travaux préparatoires de génie civil ont commencé : ils s'étaleront sur plusieurs mois pour ne pas gêner le trafic. ASF a organisé des « rencontres clients » avec ses usagers-clients pour cerner leurs attentes à l'égard d'un service de télépéage sans arrêt. ASF a besoin d'avoir des retours sur la présignalisation, le ressenti de l'utilisateur dans la voie et, d'une manière générale, les difficultés rencontrées. Ces retours seront complétés par des suivis vidéos. La signalisation des voies télépéage sans arrêt fait l'objet d'une concertation sous le pilotage de l'Etat pour une harmonisation au niveau national. ASF est en attente de suggestions sur le nom qui pourrait être donné à ce service. Sébastien FRAISSE propose d'organiser une visite du site expérimental pour ceux qui sont intéressés (contacter Ch. KARLIN, NDLR).

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) demande si une distance minimale devra être respectée entre clients. Christophe PAGE répond que le comportement client s'adapte au télépéage sans arrêt (enseignements tirés du système mis en place en Espagne). Claude JULLIEN évoque également de possibles files d'attente. Christophe PAGE assure qu'avec un même nombre de voies dédié au télépéage sans arrêt, la fluidité en sera meilleure. Nicole CHASSAGNARD (mairie de Mornas et Fédération Mieux vivre en Vaucluse) signale que les étrangers emprunteront très probablement et par erreur les voies de télépéage. Sébastien FRAISSE mentionne que le marquage au sol signalant les couloirs télépéage fait actuellement débat au niveau des instances nationales en charge de la signalisation routière et demande alors ce qu'en pensent les utilisateurs fréquents. Un intervenant pense que les chevrons permettent aux automobilistes de respecter l'interdistance de sécurité, ce que confirme Patrick JOURDAN. De nombreux acteurs présents se positionnent en faveur du marquage au sol. Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) craint que les voies dédiées à gauche pour les PL ne soient accidentogènes. Sébastien FRAISSE explique que, sur St Martin de Crau, le « tout à gauche » sera expérimenté. En cas de problème, il sera possible de repasser sur un dispositif avec PL à droite et VL à gauche comme c'est prévu dès le début sur Lançon et Vienne. Claude JULLIEN (FNAUT PACA) fait remarquer que les conducteurs de poids sont habitués à se

rabattre sur la droite. Christophe PAGE indique qu'à Birriatou, une gare de péage récemment reconstruite sur la Côte Basque et où passe 30 % de PL, il a été constaté qu'un certain nombre de PL prennent progressivement le télépéage à gauche et la cohabitation entre les VL et les PL est plutôt satisfaisante. Sébastien FRAISSE précise qu'à St Martin de Crau, le PL qui par réflexe se rabattra sur la droite aura un service de télépéage avec arrêt disponible sur la droite.

Nicole CHASSAGNARD (mairie de Mornas et Fédération Mieux vivre en Vaucluse) évoque la dangerosité du télépéage à la gare d'Orange centre. Christophe PAGE signale que, d'ici juin 2010, les voies dédiées au télépéage PL deviendront accessibles à l'ensemble des clients abonnés télépéage. Par conséquent, à Orange, les automobilistes télépéage en provenance du sud ne seront plus obligés de traverser la plateforme. Christophe PAGE indique que le badge actuel télépéage ne changera pas pour le télépéage sans arrêt.

En réponse à une question de la salle, Christophe PAGE (ASF) indique qu'il est prévu que le débit dans la voie dédiée télépéage sans arrêt soit doublé par rapport aux voies avec arrêt actuelles. Louis MAUREL (mairie de Sénas) demande si un dispositif de communication est prévu pour que les clients s'habituent à ce service. Sébastien FRAISSE répond par l'affirmative.

Sébastien FRAISSE conclut en remerciant tous les participants pour leur contribution. Philippe MARZOLF (CNDP) suggère à ASF, pour les réunions ultérieures, d'adresser aux participants un document leur permettant de mieux préparer la réunion en amont de celle-ci. Sébastien FRAISSE retient cette suggestion pour la prochaine réunion qui devrait se tenir en juin 2010, sachant que le comité de suivi n°2 aura lieu autour du mois d'avril.
