

PROGRAMME A7/A9

2 juillet 2009



Pour une autoroute plus sûre, plus fluide
et plus respectueuse de l'environnement

Modulation Tarifaire horaire sur A7-A9

Groupe de travail thématique
du 2 juillet 2009

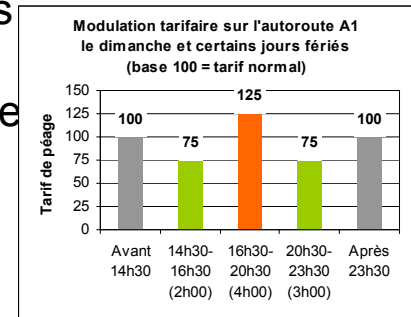
Principe et enjeux

- Principe : agir sur le comportement des usagers-clients en augmentant les tarifs pendant les heures de pointe et en diminuant les tarifs pendant les heures creuses
 - ⇒ Favoriser l'étalement de la demande de transport sur l'axe concerné pour tendre vers l'équilibre entre l'offre et la demande
 - ⇒ Et donc, réduire les congestions

- Enjeux : liés à la résorption de la congestion
 - ⇒ Fluidité : optimisation de l'usage du réseau
 - ⇒ Sécurité : réduction des risques d'accidents
 - ⇒ Confort et satisfaction des clients
 - ⇒ Economies d'énergie

Autres expériences et comparaisons avec A7-A9

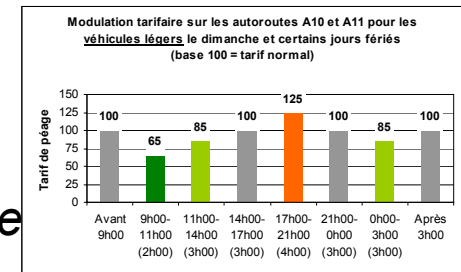
- **Autoroute A1 au nord de Paris (SANEF)**
 - ⇒ Mise en œuvre depuis 1992 sur 30 km pour traiter les retours de week-end sur Paris
 - ⇒ Destinée à réduire les congestions récurrentes des retours de week-end sur Paris (étalement des pointes)



- **Autoroutes A10 et A11 au sud de Paris (COFIROUTE)**

- ⇒ Testé pendant 8 mois en 1996 pour traiter les retours de week-end sur Paris
- ⇒ Sensiblement les mêmes objectifs que sur A1

- *Pour mémoire : autoroute A14 et A86-Ouest à l'Ouest de Paris pour réguler les pointes de trafic quotidiennes*



- **Des contextes différents que sur A7-A9**

- ⇒ Déplacements pendulaires / retours de week-end versus déplacements saisonniers / très longue distance
- ⇒ Mesure mise en œuvre tous les week-ends de l'année versus mesure mise en œuvre 4 à 8 week-ends par an en été
- ⇒ Des pointes de trafic d'une durée moins longue que celles sur A7-A9

Une grande complexité de mise en œuvre et de communication

- ✓ Le risque de longues périodes avec des tarifs augmentés
- ✓ La complexité de grilles tarifaires différentes chaque jour et par sens

Amplitudes moyennes des encombrements sur A7 durant l'été les jours de grandes migrations :

- Sens nord -> sud : 12 jours en 2008 (6 sam, 5 ven et 1 dimanche)
 - Vendredi : 10h00 – 20h00 ou 15h00 – 20h00
 - Samedi : 5h00 – 17h00 ou 7h00 – 15h00
 - Dimanche : 6h00 – 18h00
- Sens sud -> nord : 13 jours en 2008 (6 sam, 4 ven, 2 dim et 1 lundi)
 - Vendredi : 10h00 – 21h00 ou 12h00 – 20h00
 - Samedi : 10h00 – 17h00 ou 9h00 – 20h00
 - Dimanche : 10h00 – 20h00
 - Lundi : 9h00 – 19h00

Résultats des enquêtes clientèle

⇒ Objectifs des enquêtes :

- Connaître les pratiques de déplacements au moment des grandes migrations estivales
- Connaître la capacité des clients à modifier leurs comportements

⇒ Enquêtes réalisées lors des week-ends les plus chargés de juillet / août 2007, dans les deux sens de circulation

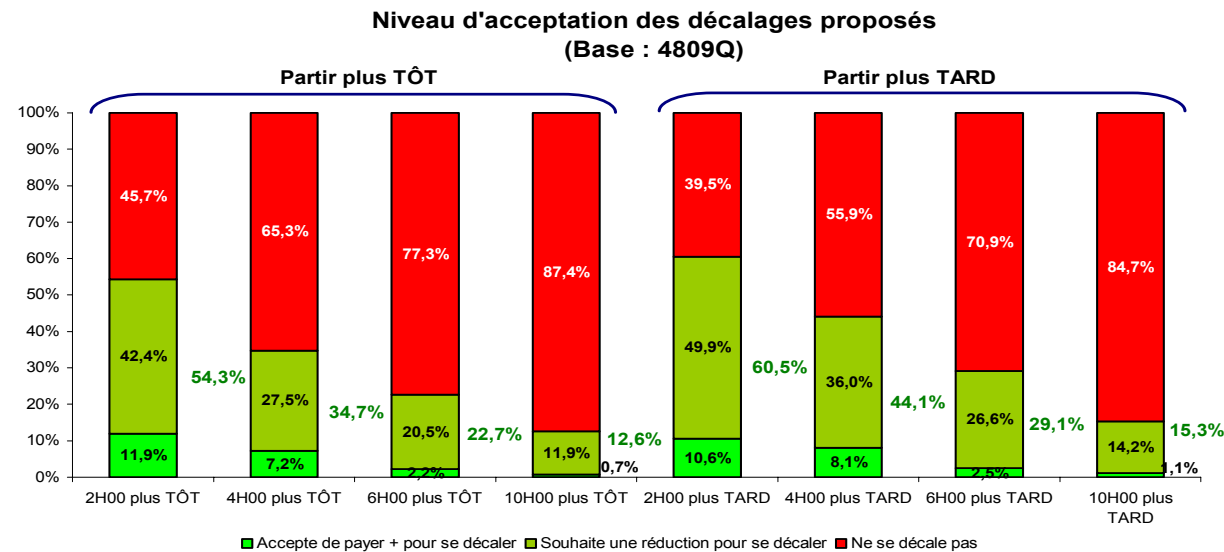
- 80% des clients du samedi empruntent l'autoroute au maximum 4 fois/an
- Un déplacement lié aux départs/retours de vacances pour 80% des usagers-clients, voire 90% le samedi
- Des trajets très longue distance : moyenne de 650 km à Vienne
- Les heures de départ sont directement corrélées aux distances à parcourir : les déplacements très longs la nuit ou le matin très tôt, les déplacements plus courts en fin d'après-midi

Résultats des enquêtes clientèle

- 37% des usagers-clients adaptent leur horaire de départ pour améliorer leur condition de circulation
- La clientèle du samedi est plus contrainte que le vendredi et le dimanche, jours où une partie des clients (~ 30%) se sont déjà décalés en fonction des conditions de trafic
- Les clients sont surtout des actifs (80%) dont près de 50% sont employés/ouvriers
- La mesure segmente la clientèle : 14% des clients la jugent très intéressante, 40% intéressante, 13 % plutôt pas intéressante et 33% pas du tout intéressante

Résultats des enquêtes clientèle

- Une partie relativement importante de la clientèle est prête à modifier son heure de départ suite à une opération de modulation tarifaire



Accepte de payer + (% moy. d'augmentation accepté)	+22,5%	+28,4%	+30,8%	+36,6%	+21,9%	+32,3%	+32,7%	+36,3%
Souhaite une réduction (% moy. de réduction souhaité)	-15,4%	-26,0%	-34,8%	-32,7%	-15,0%	-25,0%	-34,5%	-35,6%



- Retarder son départ est mieux accepté
- Deux variables discriminantes : heure de départ et distance à parcourir. Exemple : peu de propension à se décaler pour les déplacements de moins de 300 km

Résultats des enquêtes clientèle

- Les clients sont plus sensibles aux baisses tarifaires qu'aux hausses !
- Le consentement à payer pour se décaler dépend de l'heure de départ
 - ⇒ La plage la plus modulable en terme de réduction concerne les trajets commencés dans l'après-midi (même une petite réduction entraîne des décalages), et la moins modulable les trajets de nuit (il faut une grosse réduction pour entraîner des décalages)
 - ⇒ Le phénomène est inversé pour les augmentations
- Le comportement du vacancier (soit + de 8 clients / 10) est assez différent de ce qui est observé habituellement : Pour une partie importante de la clientèle, le gain de temps n'est pas primordial mais c'est la contrainte budgétaire qui domine.

Interrogations qui subsistent

- Acceptabilité sociale
 - ⇒ Aspect polémique de la « sélection par l'argent »
 - ⇒ Difficulté de faire accepter l'idée de faire payer plus cher pendant les périodes où le service est dégradé
- Impacts négatifs possibles sur la sécurité
 - ⇒ Augmentation des trafics nocturnes
 - ⇒ Comportements dangereux pendant les périodes de variation des tarifs : arrêts sur la BAU, vitesses excessives ...
- Moyens d'information du public nécessaires
- Risque de reports sur des réseaux alternatifs peu adaptés où déjà saturés → on ne ferait alors que déplacer le problème

Avancement et perspectives

- Travaux effectués : réalisation des enquêtes clientèle
- Travaux en cours, en partenariat avec le LVMT (laboratoire de recherche de l'École nationale des ponts et chaussées)
 - ⇒ Mise au point et calibrage d'un modèle d'affectation dynamique permettant de modéliser les conditions de trafic sur le réseau et simuler différents scénarios de modulation
- Travaux restant à réaliser en phase d'études
 - ⇒ Elaboration de différents scénarios de modulation tarifaire
 - ⇒ Evaluation multicritère des scénarios