



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autoroutes

Question écrite n° 2435

Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les effets préjudiciables de la modulation des tarifs s'appliquant au sud de l'autoroute A1, dans le sens province-Paris, les dimanches et jours fériés. Les automobilistes qui circulent entre 16 heures 30 et 20 heures 30 se voient appliquer une surtaxe de 25 % dénommée « tarif rouge », tandis qu'entre 14 heures 30 et 16 heures 30 le tarif dit « vert » aboutit à une réduction de 25 % du prix du péage. Ce dispositif a été mis en place le 25 avril 1992 notamment en raison du trafic lié à l'ouverture du parc Astérix. L'objectif est de fluidifier le trafic souvent dense au moment des retours de week-end en région parisienne. Or, pour éviter la surtaxe entre 16 heures 30 et 20 heures 30, certains adoptent des comportements potentiellement dangereux. Des automobilistes sortent à Ressons-sur-Matz (sortie 11), puis effectuent un demi-tour sur la RD 395, qui n'est pas adaptée à ce type de manoeuvres, et entrent à nouveau sur l'autoroute afin que la surtaxe ne s'applique qu'à la partie Ressons-sur-Matz-Chamant du trajet. D'autres attendent sur la bande d'arrêt d'urgence en amont du péage de Chamant jusqu'à 20 heures 30, heure à laquelle s'effectue le retour au tarif normal. On relève en outre à ces heures un report du trafic sur les routes départementales. Les élus du département de l'Oise ont attiré en vain l'attention du président du groupe Sanef. Une étude a montré que les reports de trafic de l'heure de pointe sur les heures creuses sont de l'ordre de 5 %. Ce report est très faible si nous considérons qu'il représente 250 véhicules par heure quand le risque de saturation s'établit à 5 500 véhicules par heure. La surtaxe ne se révèle donc pas efficiente pour réguler le trafic, *a fortiori* au regard des comportements dangereux qu'elle entraîne, comportements par ailleurs encouragés par l'augmentation générale des tarifs des péages, de plus en plus prohibitifs. Interpellé à ce sujet, le précédent gouvernement avait fait valoir que la modulation horaire était un dispositif voté par le Parlement dans le cadre de la loi portant engagement national pour l'environnement et qu'elle atteignait son but, ce qui est tout à fait contestable. Il souhaite donc connaître ses intentions afin que le dispositif en cours sur l'autoroute A1 soit reconsidéré et que la sécurité l'emporte sur des considérations d'optimisation financière.

Texte de la réponse

Le dispositif de modulation de tarifs mis en place sur l'autoroute A1 depuis 1992 a pour objectif de fluidifier le trafic souvent dense au moment des retours de week-end en région parisienne. La fluidification est visée sur l'A1 concédée et sur l'A1 à l'arrivée au nord de Paris. Le ministre tient à apporter les éléments d'information suivants afin de rassurer sur l'efficacité du dispositif en termes de sécurité. La répartition horaire des flux montre que les pointes de trafic sont mieux distribuées, évitant ainsi la saturation pendant la période critique pour les retours sur Paris. En effet, l'analyse des trafics sur la période allant de 2008 à 2011 montre que la modulation permet de fluidifier le trafic. Ainsi, sur les 4 dernières années, la croissance des transactions en classes 1 et 2 est plus faible sur la période rouge (+ 1,57 %) que sur les deux autres périodes (normale et verte, respectivement 2,18 % et 2,26 %). Par ailleurs, les éléments de trafic disponibles ne mettent pas en évidence de phénomène significatif d'utilisation du diffuseur de Ressons par certains automobilistes pour contourner le système de modulation. Les

pointes des jours modulés sont inférieures aux pointes des autres jours, ce qui signifie qu'il n'y a pas de surcroît de trafic. Le profil horaire des sorties à Ressons les jours modulés est également similaire à celui observé sur d'autres sorties plus éloignées, telle que Roye. Aucune autre incidence négative notable n'a été observée en matière de sécurité routière, qui fait l'objet d'un suivi statistique précis. La société concessionnaire veille, en partenariat avec les forces de l'ordre, à ce que les éventuels stationnements illicites, parce qu'ils sont dangereux, soient sanctionnés. Elle ne tire pas de gain du dispositif : le total des transactions en périodes rouges est inférieur au total en périodes vertes. Le Gouvernement suit avec attention l'évolution du dossier.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Carvalho](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2435

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [31 juillet 2012](#), page 4599

Réponse publiée au JO le : [8 janvier 2013](#), page 251