

16ème législature

Question N° : 10916	De Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho (Rassemblement National - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Sous-dimensionnement chronique des barrières de péage des autoroutes	Analyse > Sous-dimensionnement chronique des barrières de péage des autoroutes.
Question publiée au JO le : 15/08/2023 Réponse publiée au JO le : 21/11/2023 page : 10573		

Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le sous-dimensionnement chronique des barrières de péage des autoroutes (nombre de guichets), plus particulièrement en période de pointe et de vacances. En effet, ce sous-dimensionnement entraîne des retards souvent importants allant d'1/2 heure à 1 heure sur un trajet de 3 à 5 heures et ce alors même que les citoyens français ont choisi de prendre l'autoroute et de la payer très chère pour gagner du temps. Or en cas de travaux ou de bouchon à la barrière de péage, les automobilistes peuvent perdre beaucoup de temps et donc une grande partie de l'intérêt à prendre l'autoroute compte tenu du service défectueux rendu. Ceci est donc inacceptable, notamment, lorsque le problème est connu de tous depuis des années s'agissant de certaines barrières de péage pour lesquelles les concessionnaires ne procèdent à aucun investissement pour y remédier. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend agir afin qu'un retard de plus d'1/4 heure de temps trajet lié au sous-dimensionnement d'une barrière de péage puisse entraîner une réduction automatique d'un certain pourcentage du tarif autoroutier.

Texte de la réponse

Le dimensionnement des barrières de péages est effectué sur la base du corpus technique concernant la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes défini par le ministère chargé de la voirie nationale. Ce corpus prévoit, en l'espèce, que les barrières de péages ne sont pas dimensionnées pour le trafic le plus chargé de l'année, ce qui revient à accepter un certain niveau de congestion pendant les quelques heures, réparties sur l'année, de trafic le plus intense. En effet, d'une part, le trafic de pointe annuel peut varier significativement d'une année à l'autre, en fonction du calendrier. D'autre part, un tel dimensionnement se révélerait, par construction, superflu la plupart du temps et serait ainsi dépourvu d'utilité publique, notamment au regard des enjeux environnementaux et de consommation d'espaces agricoles et naturels. Pour répondre aux préoccupations exprimées sur la qualité du service offert aux usagers sur les autoroutes concédées, les services du ministère suivent depuis plusieurs années le fonctionnement des barrières de péage et s'attachent à ce que les concessionnaires autoroutiers mettent en œuvre les mesures d'exploitation et les investissements nécessaires permettant d'assurer un dimensionnement conforme aux normes techniques en vigueur. Ainsi, entre 2015 et 2022, le nombre de retenues et le temps d'attente global au niveau des barrières de péage concernées mesurés selon un protocole commun à toutes les sociétés ont respectivement diminué de 66 et 70 %. Ces gains ont notamment été obtenus par des travaux de modernisation des gares avec l'aménagement de voies de télépéage sans arrêt ou plus récemment l'installation de terminaux de



paiement CB sans contact et une évolution des modes de paiement au profit du télépéage avec une diminution du nombre de paiements en espèces. Pour aller plus loin dans la réponse à la préoccupation soulevée et concilier à la fois fluidité des circulations aux points de tarification du réseau, maîtrise des impacts environnementaux et en termes de consommation foncière, mais aussi économie d'énergie pour les usagers en évitant les cycles de ralentissement et réaccélération, le système de perception du péage en flux libre est désormais inscrit dans la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 comme la technologie de référence pour toute nouvelle section autoroutière comme les autoroutes A79 – en service depuis octobre 2022 – et A69, dont la mise en service est envisagée au 2ème semestre 2025. Elle a également vocation à se déployer progressivement sur le réseau historique, comme ce sera le cas sur l'axe A13/A14 à partir de 2024.