

# Le premier portique en flux libre installé sur l'A40

Dans la soirée du mercredi 5 mai, le premier portique en flux libre a été posé sur l'autoroute A 40 au niveau du péage de Nangy. À quoi sert cette expérimentation ?

## NANGY

**7** minutes chrono. C'est le temps qu'il a fallu pour installer le portique en flux libre au niveau du péage de Nangy, sur l'A40. Sa pose s'est faite aussi rapidement car l'infrastructure de 37 mètres de long avait été pré-assemblée au préalable.

**1** En quoi consiste le péage en flux libre ?

Cette technologie, qui arrive peu à peu sur le marché français, est une première en Haute-Savoie et permet de supprimer les barrières de péage (qui restent en place bien sûr puisqu'il s'agit là d'une expérimentation) sur une autoroute pavante, fluidifiant considérablement la circulation. « Avec la fin des ralentissements et accélérations au niveau des barrières, cela réduit considérablement la pollution sonore, notamment pour les poids lourds », note aussi Jory Thibault, chef de projet chez ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc). Lorsqu'il est instauré de manière définitive, le « free flow » permet aux automobilistes de passer sans ralentir et en payant soit directement via un badge, soit via une application ou un paiement a posteriori.



Le portique long de 37 mètres a été installé mercredi 5 mai, dans la soirée. Photos ATMB (ainsi que celle en Une)

**2** Comment fonctionne cette nouvelle technologie ?

Ce nouvel équipement permet de reconnaître, grâce à des caméras laser, les véhicules qui passent sous le portique en lisant les plaques avant et arrière mais aussi en définissant la classe du véhicule selon sa forme et ainsi le tarif de son péage. Il sait aussi si le conducteur possède un badge ou pas. Pour ATMB, il

s'agit là d'une expérimentation appelée à le rester dans les mois qui arrivent. « Ces équipements fonctionnent parfaitement quand il fait beau, lorsque les conditions météo sont bonnes, explique Jory Thibault. Mais quand il y a du brouillard, de la neige, probablement que la lecture des images ou de la classification des véhicules sera moins nette. » C'est pourquoi l'expérimentation va durer un an minimum (deux ans maximum), « afin de

couvrir l'intégralité des conditions météo ». L'objectif affiché par la société est également de monter en compétence sur ce type d'infrastructure qui constituera le péage du futur et déjà adopté dans d'autres pays.

**3** Pourquoi le péage de Nangy a-t-il été choisi ?

Le péage de Nangy n'a pas été choisi par hasard puisque c'est la section à péage la plus

circulée du réseau ATMB. « On aura là les chiffres les plus probants sur une section quotidiennement empruntée par 20 000 véhicules par jour dans le sens Genève-Chamonix (35 000 à 40 000 dans les deux sens), dont plus de 3 500 par heure le soir alors que cet axe est énormément fréquenté par les frontaliers, souligne encore le chef de projet, et que le trafic augmente très fortement l'hiver en direction des stations de ski. »

MATHIEU GAILLAC

## Un premier pas vers la mise en payant du tronçon Annemasse-Saint-Julien ?

C'est un sujet qui revient régulièrement sur la table. Le passage en payant de la portion autoroutière entre Annemasse et Saint-Julien est souvent discuté. Les élus locaux voient cette possibilité d'un mauvais œil car ils craignent une augmentation du trafic sur leurs routes en cœur d'agglomération et notamment sur Annemasse et Gaillard. Michel Charrat, président du groupement frontalier européen, stigmatise ce projet en arguant que les travailleurs pendulaires qui filent à Genève chaque jour en empruntant l'A40, « ne sont pas des vaches à lait ».

À mettre en perspective avec une réponse faite au sénateur Cyril Pellevat il y a cinq ans :

En 2015, le sénateur Cyril Pellevat avait apostrophé le

gouvernement à ce sujet en rappelant qu'en 1991, le conseil général de Haute-Savoie avait acheté la gratuité de ce tronçon à ATMB jusqu'à la fin de la concession pour éviter qu'il ne soit payant. Si la concession entre l'Etat et ATMB a été repoussée à 2050, la gratuité est, elle, tombée en 2015. Pour que la gratuité perdure, ATMB a demandé une compensation qui avoisine les 100 millions d'euros par partenaire, une somme impossible à réunir menaçant la portion Annemasse-Saint-Julien de devenir payante. « L'Etat étant le premier actionnaire d'ATMB, ça compte-t-il faire face à cette situation, afin que soit conservée la gratuité du contournement de Genève ? », questionnait alors le sénateur. Réponse en substance du secré-

tariat d'Etat notamment en charge des Transports à l'époque : « L'Etat a demandé à son concessionnaire ATMB d'étudier les possibilités d'aménagement d'une barrière de péage sur cette section. ATMB examine dans ce cadre la mise en place d'un système innovant dit « free-flow », permettant de détecter automatiquement puis de facturer chaque client sans même qu'il ne ralentisse. La mise en place d'un tel péage se ferait alors sans impact sur la fluidité du trafic. De tels dispositifs sont déjà couramment employés dans d'autres pays, mais seraient utilisés pour la première fois en France. »

Alors l'expérimentation en cours au péage de Nangy est-elle un premier pas vers la fin de la gratuité pour le tronçon Annemasse-Saint-Julien ? « La fin de la gratuité sur ce sec-



Depuis 2015, le tronçon Annemasse-Saint-Julien fait souvent l'objet de discussions.

teur est un sujet éminemment politique qui a toujours fait l'objet de nombreuses discussions, note Jory Thibault, chef de projet chez ATMB. J'ai eu une réunion à ce propos pas plus

tard que ce matin (vendredi 7 mai) avec le ministère des Transports et la Direction départementale des Territoires. Ce qui est sûr, c'est que si péage il y a, ce sera en free-flow, il est hors

de question d'avoir des barrières ici ». Avant de conclure : « L'expérimentation en cours à Nangy n'est pas particulièrement en lien avec ça. »