



# Compte-rendu de réunion

## RCEA – Atelier « usagers fréquents »

<b>Date</b>	27 janvier 2012	<b>Heure :</b>	14 h 30	<b>N° Chrono :</b>	
<b>Lieu :</b>	Dompierre-sur-Besbre				
<b>Participant(e)(s) :</b>	cf. liste d'émargement en annexe				
<b>Excusé(e)(s) :</b>					
<b>Diffusion du présent compte-rendu :</b>	Participants Membres du comité de suivi RCEA				
<b>Nom du rédacteur :</b>					
<i>(le cas échéant)</i> <b>Nom du signataire :</b>				<b>Date et signature :</b>	
<b>Fonction :</b>					

**Ordre du jour :** Suite à la première réunion du comité de suivi le 29 novembre 2011 présidée par le préfet de la région Auvergne, coordonnateur du **projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA par concession entre A71 et A6**, différents ateliers permettant un examen plus approfondi du projet ont été mis en place. Ce présent atelier, animé par la DREAL avec l'appui du CETE de Lyon, a pour objet la **prise en compte des usagers fréquents**.

D. THON, DREAL Auvergne, présente le **1<sup>er</sup> diaporama** (cf. annexe).

J.P. EMORINE, sénateur de Saône-et-Loire, précise qu'il est favorable au principe de la concession mais qu'il faudrait faire en sorte que l'implantation des péages garantisse la gratuité au niveau de chaque bassin de vie :

- pour Charolles la barrière devrait être vers St-Bonnet-de-Joux ;
- les échanges vers le nord au niveau de Ciry-le-Noble devraient être libres de péage ;
- la barrière de péage de Cluny devrait être placée entre Charnay et Mâcon.

Ceci de manière à ce que les trafics internes à chacun de ces bassins de vie respectifs restent gratuits. Le gabarit des routes départementales dans ces secteurs n'offre en effet aucun itinéraire alternatif en Saône-et-Loire capable d'absorber le trafic, notamment poids-lourds.

En réponse à A. LASSALLE, président de la FNTR Allier, les barèmes kilométriques pris en compte dans la modélisation du scénario de concession présenté au débat public pour déterminer les montants des péages sont de 6,38 centimes d'euro hors taxes par km pour les véhicules légers et de 24,34 centimes d'euros hors taxes par km pour les poids-lourds ; le rapport entre poids-lourds et voitures serait donc d'environ 3,8.

Le trajet entre Montmarault et Moulins (Toulon) reviendrait par exemple à 8,70 € pour les poids-lourds. Ce barème kilométrique est pour les véhicules légers environ de moitié inférieur à celui utilisé aujourd'hui sur les autoroutes neuves compte tenu de l'existence de la RCEA actuelle et des travaux déjà réalisés, bien que les tarifs envisagés puissent se rapprocher de ceux d'autoroutes en service depuis plusieurs années (comme A71).

F. DUPREZ, CETE de Lyon, présente le **2<sup>nd</sup> diaporama, sur la modélisation des trafics et l'impact des déplacements de barrières envisagés sur les trafics et les recettes du concessionnaire.**

Les simulations de trafic montrent des accroissements correspondant au plus aux évolutions générales des trafics simulés avec des hypothèses de croissance économique restant fortes.

A. LASSALLE s'interroge sur les modifications des itinéraires en fonction des prochaines ouvertures de A719 vers Vichy et A89 Balbigny - Lyon ; F. DUPREZ répond que le modèle de trafic intègre ces évolutions prévues des infrastructures et les reports de trafic associés ; le modèle intègre les coûts de péage et les temps de parcours.

On observe en particulier des diminutions sur la branche sud, montrant clairement la concurrence de cet itinéraire avec l'A 89 Balbigny - Lyon.

Pour G. CHARMETANT (maire de Montbeugny) il n'y a pas de problème dans l'Allier, chaque usager automobiliste aura le choix de payer pour emprunter la RCEA ou d'emprunter un itinéraire alternatif. D. THON précise que le choix n'est pas toujours aussi simple en Saône-et-Loire.

La DDT 71 signale que des convois exceptionnels issus des entreprises locales circulent sur la RN 79, notamment la branche sud ; du fait de l'insuffisance des itinéraires alternatifs il faudrait considérer qu'ils puissent emprunter la future autoroute. M. QUINET (DREAL Bourgogne) répond qu'il faudra faire en sorte que les convois exceptionnels soient autorisés à circuler sur la future autoroute.

F. DUPREZ présente l'impact en terme de trafics et donc de péages collectés qu'aurait le déplacement des barrières pleine voie (BPV) du Montet, de Charolles et de la Valouze et la suppression du demi-péage sur les bretelles nord à Gênelard.

L'ensemble de ces modifications génèrerait un manque à gagner total d'environ 23 M€ par an pour le concessionnaire, sur les 85 M€ attendus dans la situation de référence. Le seul déplacement vers l'ouest de la barrière du Montet pèserait pour près de 60 % du déficit de recettes. *A contrario* la gratuité du demi-échangeur de Gênelard, depuis et vers le nord, ne représenterait qu'une faible perte de péages collectés, – 1 M€ par an, de même que le déplacement vers l'est de la barrière de Charolles pour peu que le trafic poids-lourds soit interdit sur l'itinéraire alternatif (RD Charolles - La Fourche). Le déplacement de la BPV de la Valouze aurait lui un impact fort de diminution des recettes (– 7 M€ par an).

Des déplacements de barrières entraînant une diminution trop importante des péages collectés conduiraient à devoir augmenter la subvention d'équilibre nécessaire voire à de possibles difficultés pour trouver un concessionnaire ; or l'objectif est de limiter la subvention d'équilibre nécessaire pour préserver les finances de l'État et les contribuables.

D'autre part, l'aspect juridique incite à prévoir des barrières de péages réparties de manière homogène sur l'itinéraire afin de ne pas avoir de traitements déséquilibrés entre les différents usagers.

M. FAUGERE, maire de Clermain, soulève la question d'éventuelles retombées économiques et fiscales des barrières de péage et d'une manière générale du système de la concession. M. QUINET répond que, même en tenant compte de la large automatisation des barrières de péage, le maintien d'un niveau de service élevé sur la future autoroute génèrera des créations d'emplois. La DREAL approfondira la question des taxes qui pourrait revenir aux communes.

M. QUINET précise, en réponse à une question, que les péages seront effectifs dès que le concessionnaire aura aménagé en autoroute une section de l'itinéraire couverte par une barrière.

D. THON présente la diapositive sur « **les outils** » qui pourraient être mis en place pour que les usagers fréquents puissent emprunter la future autoroute à péage à un coût acceptable. Il s'agit d'une part d'inciter les usagers qui ont le choix à utiliser la RCEA, pour éviter des reports de trafics sur le réseau secondaire, et d'autre part de limiter le coût pour ceux qui ne disposent pas d'itinéraire alternatif acceptable (notamment en Saône-et-Loire).

La DREAL a réfléchi à différentes idées (franchise, abonnements de plusieurs types...) et **les participants sont invités à apporter leurs contributions sur ce point.**

J. THOMAS, garant du débat public, demande qu'en premier lieu soit listés les dispositifs existants. D. THON précise qu'en général les formules qui existent ailleurs ont été mises en place après coup ; les conditions sont meilleures quand les abonnements sont prévus dès le contrat de concession (par exemple dans l'appel d'offres pour la concession de l'A150 il était demandé dès ce stade les formules d'abonnement proposées).

H. VANLAER propose aux participants d'envoyer leurs contributions sur les outils de « franchise » à la DREAL. Plusieurs hypothèses pourront être simulées par le CETE via la modélisation des trafics et des recettes associées.

*Le prochain atelier « usagers fréquents » se réunira à **Paray-le-Monial le 29 mars à 14h30.***