

# Les usagers fréquents

**Atelier RCEA  
Dompierre-sur-Besbre  
27 janvier 2012**



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
Auvergne et Bourgogne

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

# Comité de suivi du 29 novembre 2011

- création de trois ateliers
  - adaptations locales du projet
  - prise en compte des usagers fréquents
  - environnement
- travail de janvier à septembre 2012
- présentation de résultats intermédiaires au comité de suivi en juin 2012
- intégration des conclusions dans le dossier d'enquête publique



# Objectifs de la réunion

- présenter
  - le scénario soumis au débat public (modalités de péage, simulations de trafic et perspectives de recettes)
  - les adaptations envisagées dans la décision ministérielle
  - les principes généraux concernant les péages routiers
  - l'étude du déplacement des barrières
- débattre sur
  - les objectifs attendus du système de tarification
  - les outils envisageables pour les atteindre (franchise et modulations)

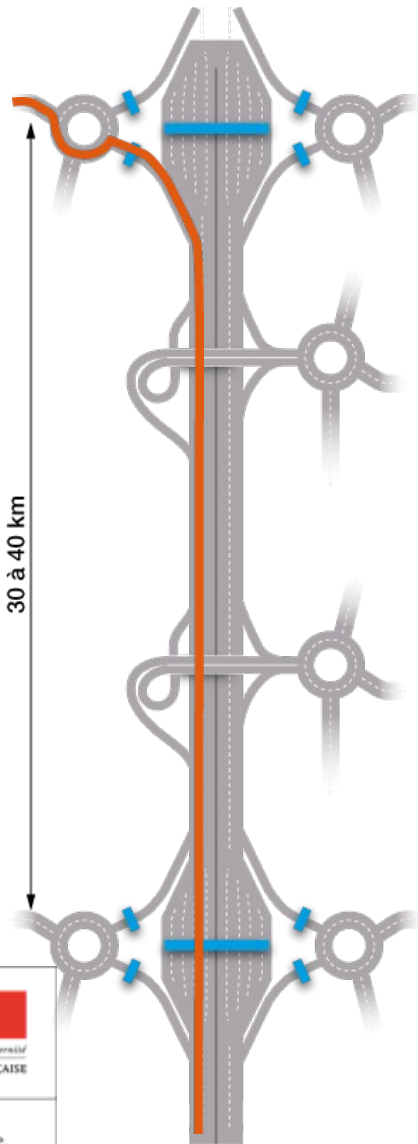
# La proposition formulée lors du débat public

- un péage ouvert permettant certains trajets locaux gratuits
- six barrières de péage réparties sur l'itinéraire
- un montant de péage tenant compte des travaux déjà réalisés



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# Le péage ouvert



Péage partiel sur bretelle :  
Entre 0,4 et 1,9 €TTC  
selon la barrière

> Un péage forfaitaire par tronçon sans prise de ticket

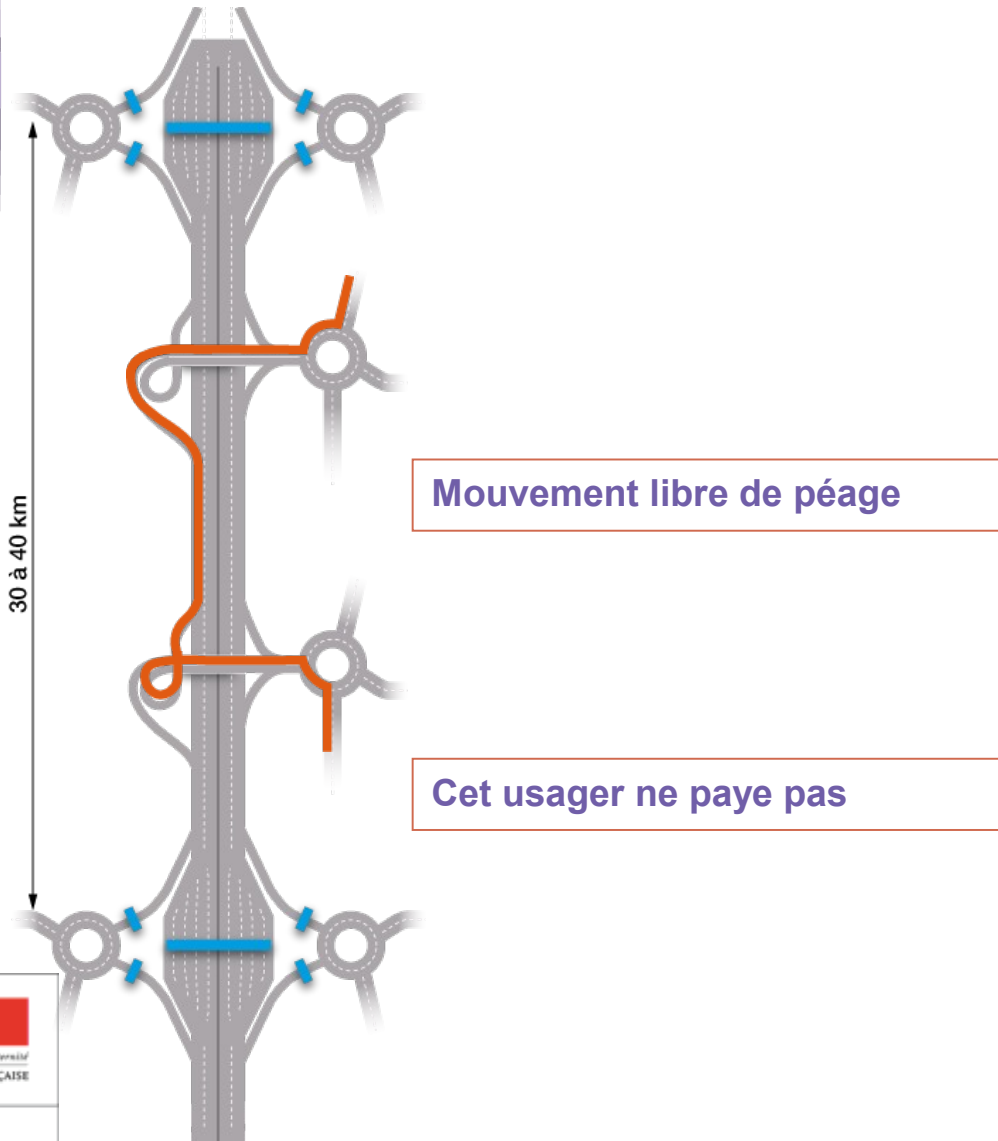
> De nombreux trajets locaux gratuits

> Le maintien des échangeurs

Péage pleine voie :  
Entre 1,6 et 2,9 €TTC  
selon la barrière

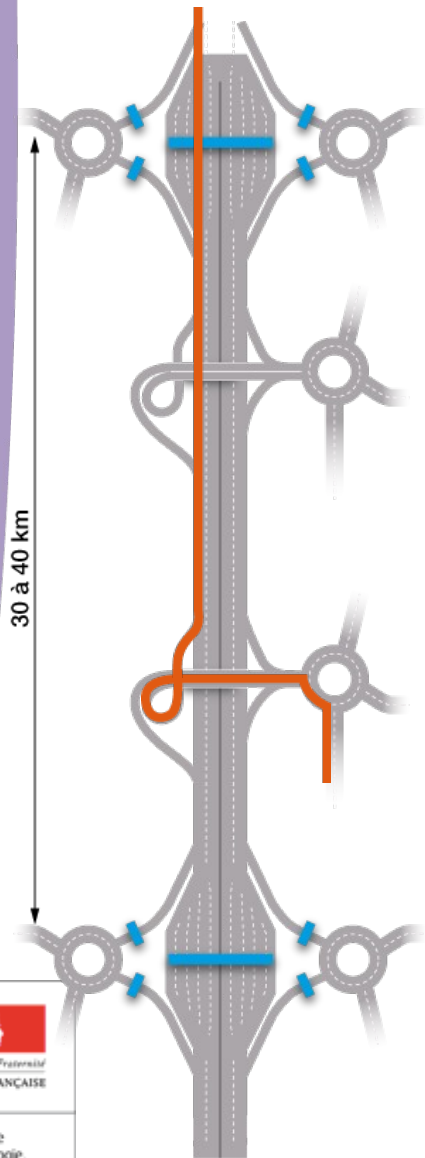
Cet usager paye en deux endroits

# Le péage ouvert



- > Un péage forfaitaire par tronçon sans prise de ticket
- > De nombreux trajets locaux gratuits
- > Le maintien des échangeurs

# Le péage ouvert



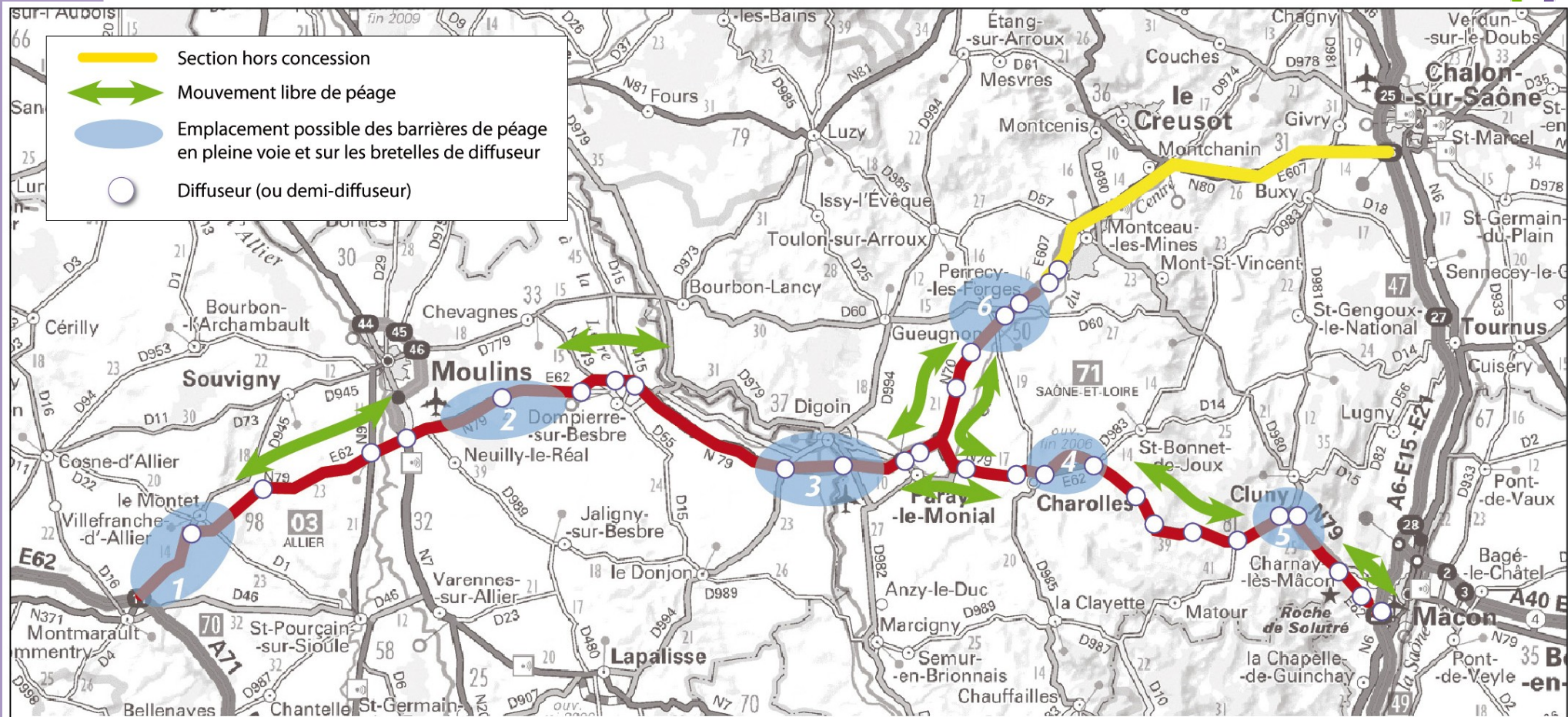
Péage pleine voie :  
Entre 1,6 et 2,9 €TTC  
selon la barrière

Cet usager paye une fois

- > Un péage forfaitaire par tronçon sans prise de ticket
- > De nombreux trajets locaux gratuits
- > Le maintien des échangeurs



# Le scénario proposé par le maître d'ouvrage lors du débat public

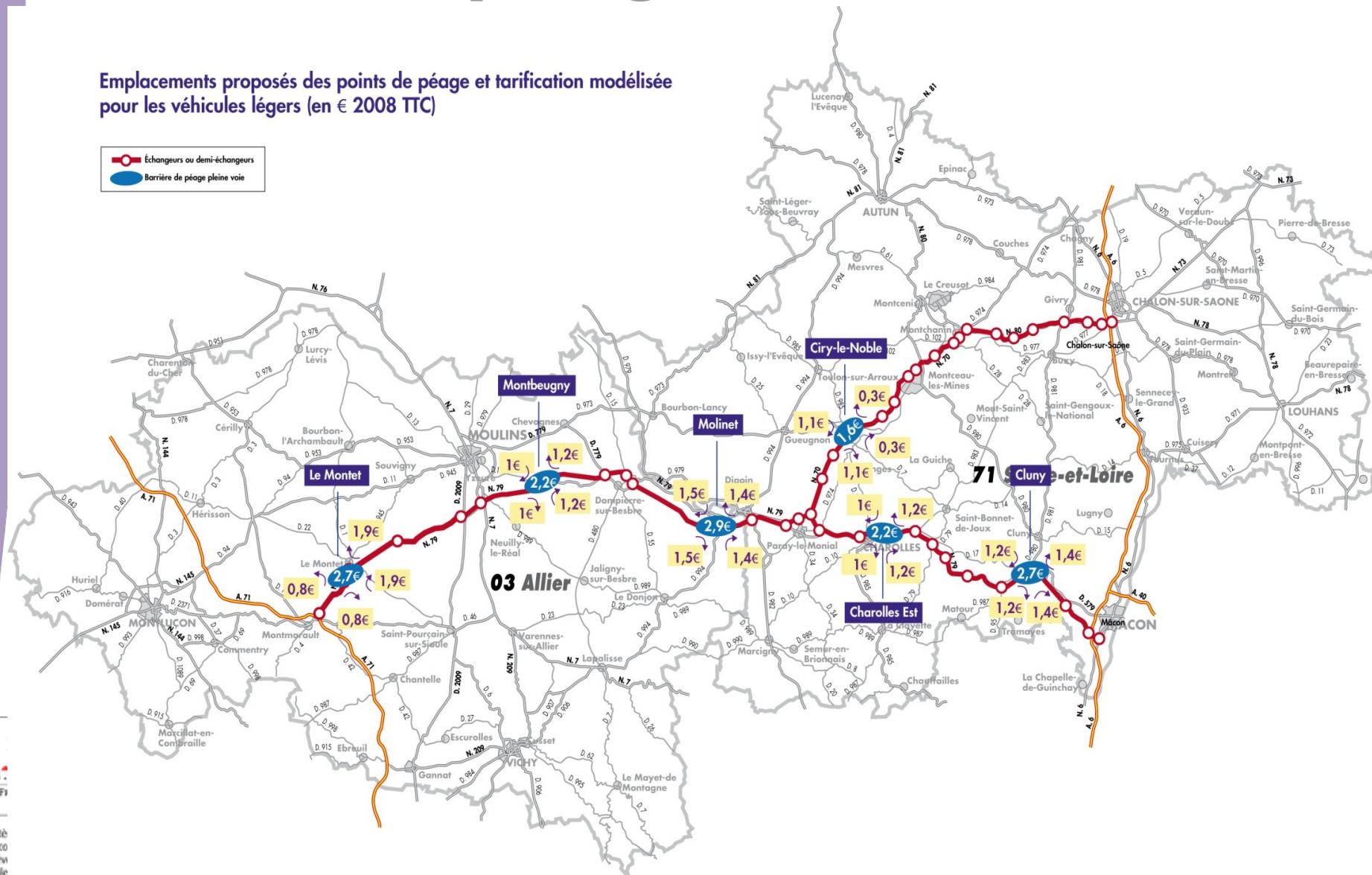
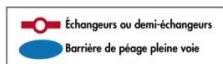


- 1 - Le Montet    2 - Montbeugny    3 - Molinet    4 - Charolles Est    5 - Cluny/La Valouze    6 - Ciry-le-Noble

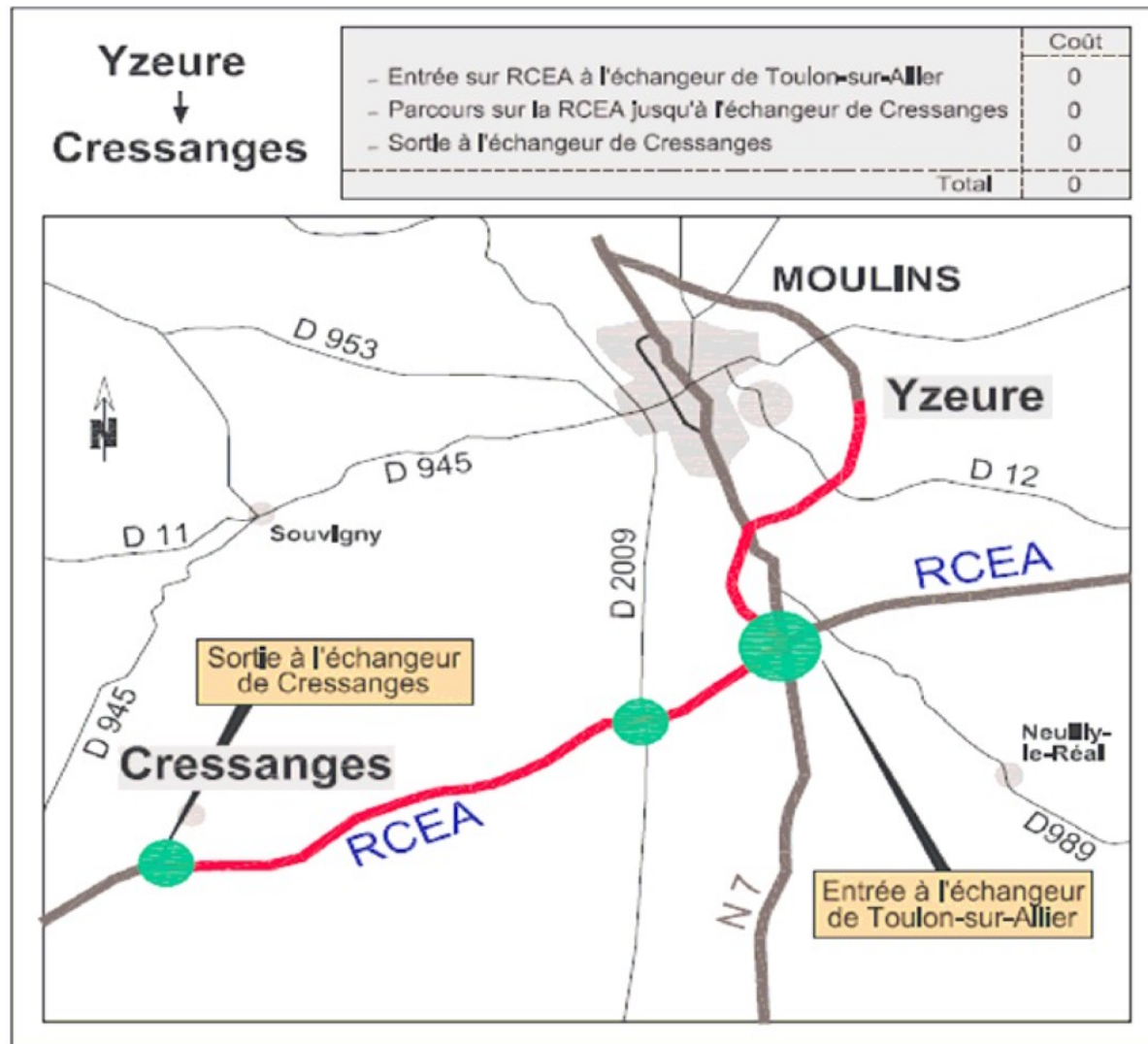


# Les montants envisagés des péages VL

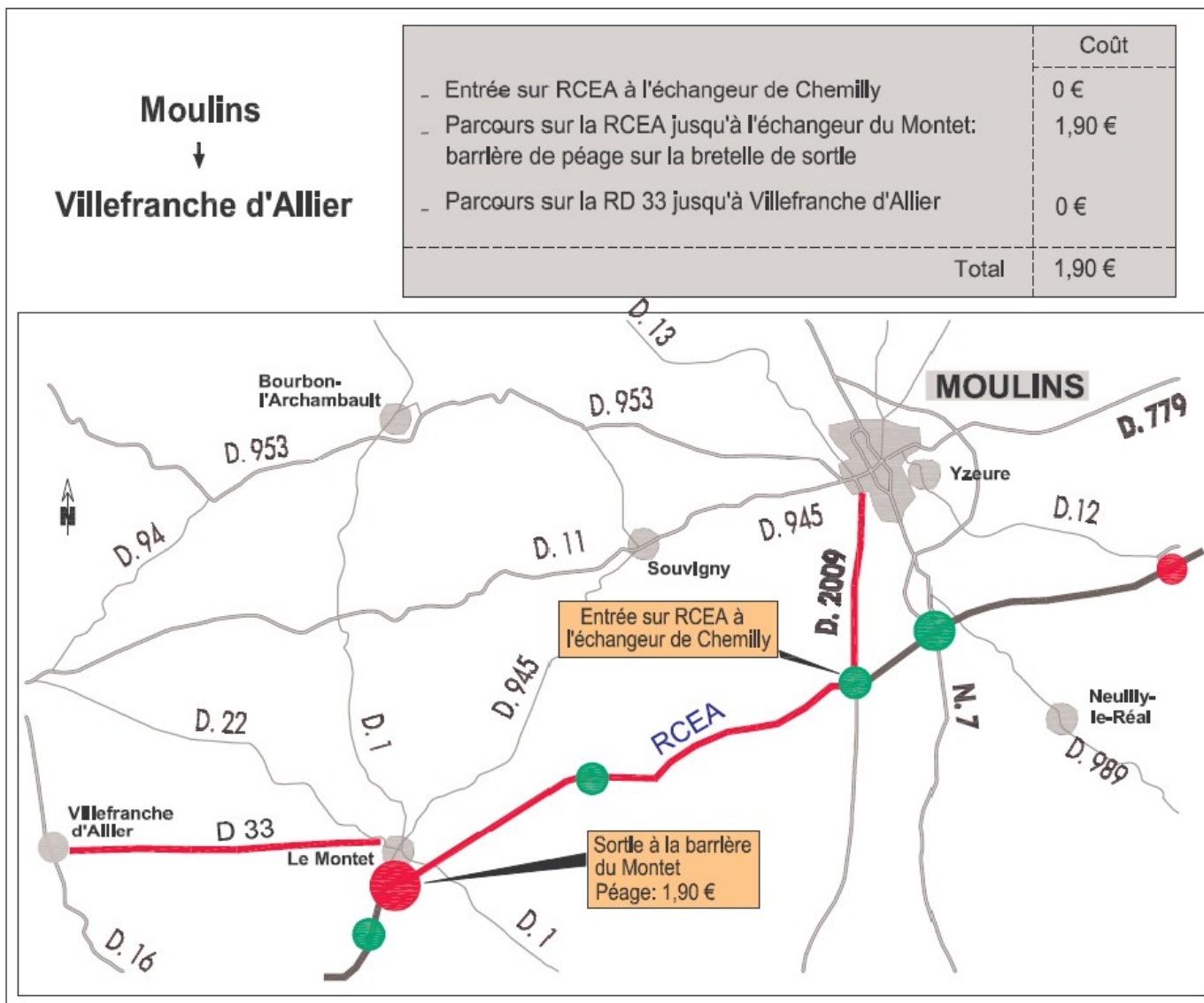
Emplacements proposés des points de péage et tarification modélisée pour les véhicules légers (en € 2008 TTC)



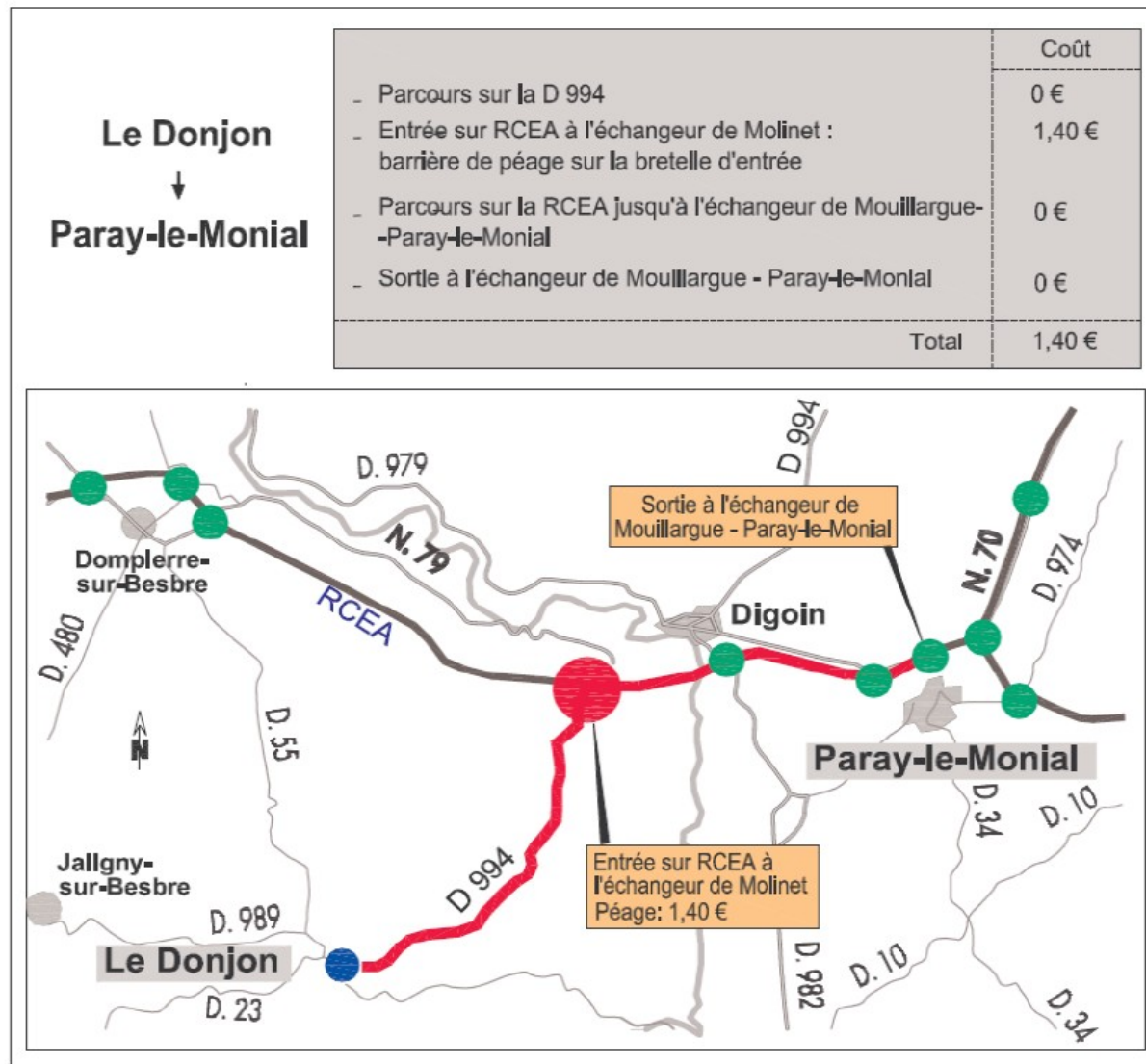
# Exemple d'itinéraire: Yzeure-Cressanges



# Exemple d'itinéraire: Moulins-Villefranche d'Allier



# Exemple d'itinéraire: Le Donjon-Paray-le-Monial





# Les tarifs des péages

	Montmarault	RN7-Toulon	Digoin	Mouillargues-Paray	Charolles Est	Mâcon	Montceau-Les-Mines
Montmarault		2,7	7,8	7,8	8,8	12,7	9,2
RN7-Toulon	2,7		5,1	5,1	6,1	10	6,5
Digoin	7,8	5,1		0	1	4,9	1,4
Mouillargues-Paray	7,8	5,1	0		1	4,9	1,4
Charolles Est	8,8	6,1	1	1		3,9	2,4
Mâcon	12,7	10	4,9	4,9	3,9		6,3
Montceau-les-Mines	9,2	6,5	1,4	1,4	2,4	6,3	

# La modélisation des trafics et des recettes

- présentation Cete (modélisation des trafics 2017, produits attendus des péages, répartition par barrières et par types de véhicules)



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable,  
des Transports  
et du Logement



# Les critiques et alternatives lors du débat

- insuffisance des itinéraires alternatifs en Saône-et-Loire
- coût élevé pour les usagers locaux fréquents
- proposition de financement intégralement par la taxe poids lourds



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# La décision ministérielle du 24 juin 2011 : les considérants

- que le débat a mis en lumière des différences d'usage de la RCEA pour les déplacements locaux dans l'Allier et en Saône-et-Loire ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession des sections concernées pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure pour le trafic local, notamment dans les secteurs où il n'existe pas d'itinéraires de substitution satisfaisants ;
- que des propositions alternatives de financement ont été évoquées lors du débat sans qu'il soit possible de démontrer que ces propositions permettraient d'assurer à un coût supportable pour la collectivité publique la réalisation et l'exploitation ultérieure du projet attendu dans l'Allier et en Saône-et-Loire ;

# La décision ministérielle du 24 juin 2011 : l'article 2

- Le projet sera conduit de façon à optimiser l'utilisation de l'infrastructure pour les déplacements locaux,
- dans le respect des règles juridiques et des équilibres financiers requis.
- Le nombre et la localisation des barrières de péage et des échangeurs
- ou encore les modalités de tarification avec le recours au péage ouvert et la possibilité d'introduire une franchise kilométrique seront notamment examinés dans cette perspective.

# Les principes généraux concernant le péage

- égalité des usagers des services publics:

*« la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public, implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situations appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure »*

- une raisonnable proportionnalité entre le montant et le parcours réalisé.
- le tarif acquitté par les usagers qui payent le montant le plus élevé ne doit pas excéder le coût du service qui leur est rendu (ie la part du coût de l'infrastructure qui peut leur être attribuée équitablement).
- existence d'itinéraires alternatifs gratuits et d'itinéraires de substitution pour les véhicules interdits sur autoroute.

# Les principes généraux concernant le péage : cas des PL

- directive Eurovignette qui s'applique aux PL de plus de 3,5t sur le réseau transeuropéen
- possibilité de prendre en compte l'ensemble des coûts de construction, de financement, d'exploitation y compris celui des investissements réalisés au cours des 30 dernières années
- péage des PL en fonction de leur part dans le trafic total avec coefficients à justifier
- interdiction de discrimination « directe ou indirecte » en fonction de la nationalité, de l'origine ou de la destination du transport
- possibilité d'abattements pour les usagers fréquents limitée à 13% avec une tarification linéaire, proportionnée et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions, et n'entraînant pas de surcoût pour les autres usagers
- prise en compte de l'environnement (émissions) et de la congestion
- contrôle exercé a priori par la commission européenne sur les contrats de concession et les montants des péages

# Le déplacement des barrières de péage

- présentation Cete (les quatre adaptations initialement envisagées, les reports de trafic, évolution du produit des péages)



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



# Les objectifs recherchés

- exemples à débattre
  - rendre le coût acceptable pour les usagers fréquents
  - éviter les reports sur le réseau départemental et dans les traversées d'agglomération
  - satisfaire à l'exigence d'itinéraires gratuits
  - maintenir un niveau de recettes permettant de financer le projet



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# Les outils

- dépendent des objectifs que l'on fixe. Parmi ce qui existe ou peut être envisagé (non limitatif)
  - le péage ouvert et le positionnement des barrières
  - la franchise
  - les abonnements
    - exemples : réduction d'un % donné pour les abonnés, réduction sous réserve d'une utilisation fréquente de la voie
  - les abonnements domicile-travail
  - ....
- dans tous les cas, nécessité de démontrer le respect des principes dans la forme et dans le résultat

# Merci de votre attention



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)