

Les usagers fréquents

Atelier RCEA
Dompierre-sur-Besbre
13 avril 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

Objectifs de la réunion

- rappeler
 - les principes généraux concernant les péages routiers
- présenter
 - une typologie des mesures tarifaires pratiquées ou envisageables dans le cas de la RCEA en faveur des usagers fréquents et des déplacements locaux

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

Les objectifs recherchés

les objectifs

- rendre le coût acceptable pour les usagers fréquents et en particulier les déplacements domicile-travail
- 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
- une double contrainte
 - l'acceptabilité sociale du péage
 - le contrôle de la commission européenne sur l'équité de traitement des usagers

Les particularités du cas de la RCEA

- un système de péage ouvert sur une longue distance
 - permet de maintenir la totalité des points d'accès à la RCEA
 - assure la gratuité pour de nombreux déplacements
 - doit être pris en compte dans l'appréciation des distorsions entre usagers
 - exige d'adapter les mesures tarifaires
 - les situations particulières nécessitent des dispositions contractuelles avec les usagers
- des mesures tarifaires envisagées avant la mise en concession
 - possibilité d'imposer les mesures aux candidats
 - suivi de la cohérence à assurer: engagements lors de la DUP, contrat avec le concessionnaire, contrats entre le concessionnaire et les usagers
 - prise en compte du coût dans la subvention d'équilibre
 - validité juridique à vérifier à chaque étape

Différents types de mesures tarifaires et application à la RCEA

- réduction ou gratuité sur des parcours définis
- mesures applicables à l'ensemble d'un réseau
- réductions attachées à des zones ou types de parcours
- prise en compte de la fréquence des trajets
- prise en compte des motifs de déplacement
- la franchise « à la base »
- prise en compte de la congestion, mesures environnementales

Réductions ou gratuité sur des parcours définis

- gratuité pour les usagers entrant à un point d'échange déterminé et sortant à un autre également déterminé (exemple entre Mâcon et Pont de Vaux)
- réduction entre deux échangeurs correspondant à une déviation d'agglomération dans laquelle le transit est interdit (exemple de Chalon sur Saône)
- application au cas de la RCEA: possibilité de trajets gratuits pour les échanges situés entre deux barrières
- mais le péage ouvert ne permet pas une identification précise des autres parcours

Mesures globales proportionnelles

- des réductions de tarif appliquées à l'usage de l'ensemble d'un réseau
 - par exemple abonnement global sur l'ensemble d'un réseau permettant de bénéficier de 25% de réduction sur tout trajet (AREA)
- adaptation possible à la RCEA



Mesures attachées à des zones ou types de parcours

- exemple : réductions appliquées à des trajets fixes de longueur limitée
 - par exemple abonnement permettant de bénéficier de trajets gratuits après plusieurs parcours sur un trajet unique déterminé d'une longueur de moins de 50km ou d'une longueur comprise entre 50km et 100km (ASF)
- adaptation possible à la RCEA :
 - réduction portant sur l'utilisation d'une seule barrière définie par l'abonnement
 - favorise les déplacements locaux fréquents

Réductions basées sur la fréquence d'usage

- paiement à plein tarif d'un nombre de trajets permettant de bénéficier de trajets supplémentaires gratuits
 - par exemple avec AREA aux abords de Lyon: 36 trajets réalisables avec un paiement correspondant à 25, ou 46 avec un paiement correspondant à 32 sur un secteur défini
 - avec ASF (Corrèze): 22 trajets payants puis 22 trajets gratuits puis paiement à nouveau à partir du 45ème
 - en général cumulé avec la définition d'une zone géographique
- adaptation possible à la RCEA pour des passages à une barrière déterminée



Mesures tarifaires liées à la situation des utilisateurs

- tarifs réduits pour les étudiants
 - par exemple 25% de réduction et abonnement gratuit sur le réseau AREA
- abonnements domicile travail
 - sous condition de justification
 - pratiqué par la SNCF
 - incertitude sur la possibilité de l'étendre à un réseau autoroutier (les fondements juridiques du péage ne sont pas les mêmes que ceux des services de transport public)



Prise en compte de la congestion et mesures environnementales

- modulation en fonction des horaires de passage
 - exemple de SANEF sur A1 entre Senlis et Paris et SAPN sur A14
- tarifs réduits ou gratuité pour les voitures avec un certain nombre de passagers (pratiqué à l'origine sur A14), mise en pratique difficile avec l'automatisation des péages
- dans le cas de la RCEA, peu de risque de congestion mais la question du covoiturage se pose

Franchise « à la base »

- « avoir » en terme de nombre de kilomètres à parcourir ou de montant de péage, les usagers ne payant que la part de leur parcours qui excède cet avoir sur une journée donnée
- pas d'exemple identifié
- mise en œuvre délicate dans le cadre d'un péage ouvert

Études à poursuivre

- estimation des déplacements domicile-travail liés à la RCEA
- des estimations de trafic et d'impact financier à affiner lorsque le périmètre de concession sera défini (modélisation complexe)
- adéquation des mesures aux objectifs recherchés
- dans le cas du cumul de mesures, leur appréciation sera globale et devra tenir compte du péage ouvert
- peu de jurisprudence permettant de connaître a priori les limites à respecter



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