

Compte-rendu de réunion

RCEA – Atelier « usagers fréquents »

Date	13 avril 2012	Heure :	14 h 30	N° Chrono :	
Lieu :	Dompierre-sur-Besbre				
Participant(e)(s) :	cf. liste d'émargement en annexe				
Excusé(e)(s) :					
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants Membres du comité de suivi RCEA				
Nom du rédacteur :					
<i>(le cas échéant)</i> Nom du signataire : Fonction :				Date et signature :	

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, dont c'est la deuxième réunion, est animé par la DREAL Auvergne avec l'appui du CETE de Lyon ; il a pour objet la **prise en compte des usagers fréquents**.

M. José Thomas, garant de la concertation RCEA, informe en préambule les membres de l'atelier que, eu égard à sa qualité de garant et à la parfaite neutralité qu'elle implique, il ne prendra pas position sur la question de la faisabilité juridique ou sur l'opportunité des aménagements tarifaires envisagés au profit des usagers fréquents.

Il pense que, toutefois, il lui appartiendra, ne fût-ce que pour apprécier les enjeux de chaque solution étudiée, d'avoir bien en tête leurs implications juridiques. À ce titre, il a demandé à rencontrer les responsables, et notamment les juristes, du service compétent de l'administration centrale. Le principe de cette rencontre a été accepté, mais elle n'a pas pu être mise en place avant le présent atelier. C'est donc à l'occasion d'un prochain atelier qu'il sera amené à évoquer les conversations qu'il aura eues.

Cet atelier n'étant pas conclusif quant aux modalités de prise en compte des usagers fréquents, cela ne pose, a priori, pas de difficultés.

Tour de table.

M. THON, DREAL Auvergne, présente le **diaporama** (cf. annexe).

Il rappelle les objectifs recherchés par le projet de mise en concession :

- rendre le coût acceptable pour les usagers fréquents,
- éviter les reports sur les routes locales,

- satisfaire à l'exigence d'itinéraires alternatifs gratuits,
- maintenir un niveau de recette permettant de financer le projet.

Et ses contraintes : l'acceptabilité juridique des modalités de péage d'une part, par le contrôle du Conseil d'État et, d'autre part, par la CE. Il précise que la validité juridique doit et sera vérifiée à chaque étape des études et des solutions préconisées.

L'objectif est de préciser, en amont du contrat de concession, les modalités de tarification et de péage et que celles-ci soient intégrées dans le contrat de concession.

Suite à la présentation de l'ensemble des mesures tarifaires envisageables, JP LUMINET, Directeur technique, Conseil Général de l'Allier, parle de « maquis » de mesures tarifaires possibles qui seront également très liées au choix fait par le concessionnaire dans le cadre de sa démarche commerciale. Il souhaite, en conséquence, que le sujet soit traité et tranché avant le lancement de l'appel d'offre de concession et que les engagements de l'Etat en matière d'adaptation des tarifs de péages pour prendre en compte les usagers fréquents soit clairement inscrits au cahier des charge des candidats à la concession.

M. VANLAER, Directeur de la DREAL Auvergne, confirme que c'est bien l'objectif recherché.

Le Conseil Général de l'Allier s'interroge sur les raisons pour lesquelles une collectivité s'autorise à financer des trajets autoroutiers.

M. QUINET, DREAL Bourgogne, indique qu'il s'agit de cas particuliers. Par exemple l'interdiction de la traversée de Chalon-sur-Saône par les PL oblige ceux-ci à emprunter un itinéraire payant. Des réductions sont donc accordées aux PL et une subvention annuelle a été octroyée au concessionnaire par la collectivité (le Grand Chalon) à l'origine de la restriction de circulation.

Le Conseil général de l'Allier demande si, pour les PL, la réduction accordée a été mise en conformité avec la norme Européenne ? (limite de 13%)

M. THON, DREAL Auvergne, indique que la directive Eurovignette accorde aux PL un abattement limité à 13%, et que c'est un principe auquel il ne sera pas dérogé.

Un participant demande s'il serait envisageable, sur la RCEA, de ne pas accorder de réductions aux PL.

M. THON, DREAL Auvergne, indique que sur le cas particulier de la RCEA, les réflexions portent essentiellement sur les VL (lié au trafic de desserte locale).

M. QUINET de la DREAL Bourgogne rappelle que le concessionnaire a un devoir d'équité, quand il accorde une réduction en faveur d'un type d'usagers, il doit l'accorder à tout d'utilisateur de ce type.

M LASSALE de la Fédération Nationale des Transports Routiers de l'Allier (FNTR Allier) attire l'attention des participants sur le trafic PL interdépartemental, notamment les camions de livraison. Il faut que les modalités de tarification prennent également en compte ces trafics

La question de la mise en place de réductions dans le cas du co-voiturage est soulevée.

M. THOMAS, garant de la concertation, indique qu'un décret en Conseil d'Etat valide le principe d'une réduction pour le co-voiturage sur l'A14.

Présentation par M. THON des premiers résultats du modèle réalisé par le CETE donnant une estimation de la part des déplacements domicile/travail par rapport au trafic de transit.

Afin de pouvoir analyser les solutions les mieux adaptées, des études complémentaires seront demandées au CETE une fois le projet stabilisé. L'adéquation des mesures sera alors mise en rapport avec les objectifs recherchés.

M. FAUGERE, Maire de Clermain, demande si la localisation des 6 gares de péage est définitivement arrêtée ou s'il existe encore des marges de manœuvre.

M. VANLAER, Directeur de la DREAL Auvergne, indique qu'il s'agit de propositions « relativement » stabilisées. Il propose que le prochain atelier sur ce thème présente de manière exhaustive tous les échangeurs prévus et la localisation précise des péages cartographiés.

Il est envisagé de lancer le marché de mise en concession pour la fin 2013 / début 2014 en concordance avec la fin de la DUP. La mise en concession pourrait avoir lieu peu après.

Plusieurs élus indiquent qu'il est urgent de présenter des propositions concrètes à leurs administrés. Le maire de Clermain questionne la DREAL Auvergne sur l'intérêt pour ses administrés d'emprunter la RCEA une fois qu'elle sera payante plutôt que l'itinéraire de substitution aussi rapide dans son secteur.

M. Patrick CARY, Directeur des routes et infrastructure, CG de Saône-et-Loire, en réponse à ces interpellations rappelle que les usagers empruntant les itinéraires de substitution ne trouveront pas le même niveau de confort et de sécurité que sur la RCEA aménagée. Il demande un rapport d'étape (synthèse) à destination des élus locaux afin qu'ils puissent disposer d'une orientation plus précise sur la partie tarification du projet. Cette proposition est validée par la DREAL.

M. Gérard VOISIN, Député Maire de Charnay-lès-Mâcon, présent à l'atelier du matin « adaptations locales », et excusé à cette séance, souhaite faire ajouter au compte-rendu les éléments suivants :

-
- Il faut prendre en considération qu'un changement dans la majorité présidentielle pourrait fortement ré-orienter le projet et sa mise en concession.
-
- Lors du Débat Public la gratuité a été réclamée par la majorité de communes et des riverains. Il faut prendre en compte que le sujet de la gratuité de la RCEA puisse être au rendez-vous de cette étape menant à la DUP.

M. FAUGERE, Maire de Clermain, demande si le péage de Cluny sera déplacé pour rendre Mâcon/Cluny gratuit.

La DREAL Auvergne, répond par la négative car cela remettrait en question l'équilibre de la concession. Elle rappelle également que le principe d'adossement (prolongation des concessions) n'est désormais plus possible.

En l'absence de questions ou commentaires complémentaires, la DREAL propose de clore cet atelier.

La date du prochain atelier « usagers fréquents » reste à déterminer.