
VIVRE MIEUX

Les routes bientôt payantes ?

TRANSPORTS. L'Etat va confier, en 2006, la gestion de 20 000 km de nationales aux départements pour ne conserver que 10 000 km de grands axes. Les modes de financement vont changer. Avec un risque réel de voir fleurir de nouveaux péages.

NOS ROUTES se préparent à une petite révolution. Et les automobilistes à passer, encore, à la caisse. A partir du 1^{er} janvier 2006, l'Etat ne sera plus en charge du réseau routier national. Comme le prévoit la loi de décentralisation votée en août dernier, les départements vont, à partir de l'année prochaine, devenir gestionnaires de 20 000 km de nationales. L'Etat conservera, lui, près de 10 000 km de routes à grande circulation (voir carte), beaucoup de 2 x 2 voies et d'autoroutes urbaines, dont la gestion et l'entretien seront confiés à onze directions interrégionales des routes (DIR), qui fonctionneront sur le même principe que celui des sociétés d'autoroutes, s'occupant d'itinéraires traversant plusieurs départements.

« Cela veut dire qu'il faudra des moyens matériels et humains qui sont aujourd'hui défaut »

Ce transfert fait grincer pas mal de dents. A commencer par celles des conseils généraux, dont un tiers, de droite comme de gauche, a déjà fait part de son hostilité à la manœuvre. Certains départements ont même officiellement voté contre. Principalement pour une question de gros sous. Car si l'Etat prévoit de transférer dans le même temps une enveloppe financière calculée sur la moyenne des fonds engagés ces trois dernières années, soit 620 millions d'euros, la somme paraît bien maigre pour faire face à toutes les dépenses. « Ce dossier est une véritable épine dans le pied de l'Etat qui veut se désengager au maximum d'un réseau mal entretenu depuis des années », estime Bernard Salandre, secrétaire général CGT-Equipement. Il va donc falloir trouver de nouvelles ressources

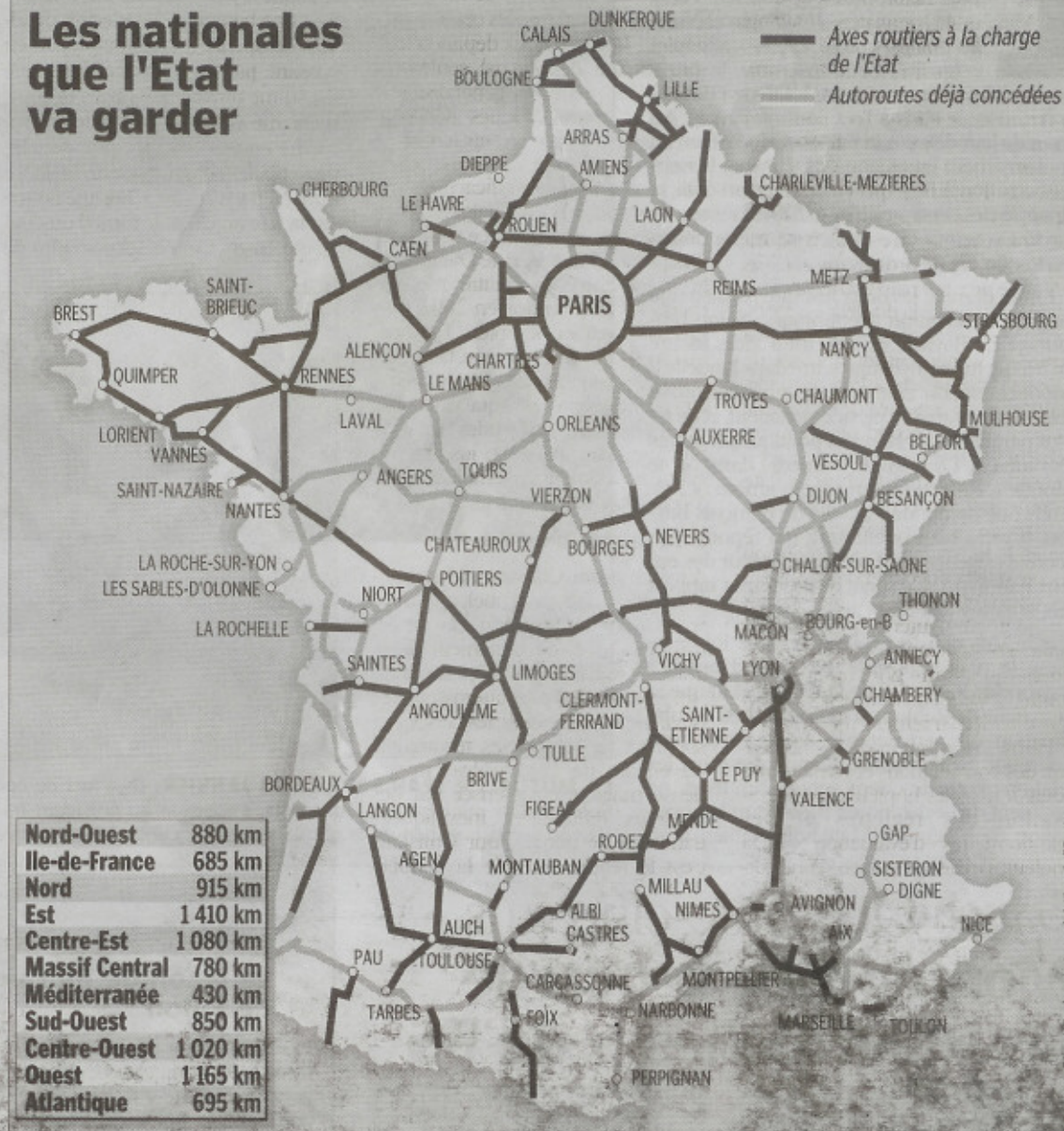
financières. C'est là que le bât blesse. Augmenter encore les impôts locaux, les taxes sur les produits pétroliers, ressortir une vignette automobile ? La solution est ailleurs.

Déjà évoquée en début d'année dernière, l'hypothèse de nouveaux péages avait provoqué un tollé. Le gouvernement avait alors fait machine arrière. Mais l'idée revient aujourd'hui. Plus discrètement. Rien de semblable ni d'aussi rapide que ce qui se prépare en Angleterre où l'on s'apprête à expérimenter des boîtes noires dans les voitures (lire ci-dessous), mais « tout est envisageable », confirme Jean Mesqui, délégué général de l'Asfa, l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage. Les sociétés d'autoroutes et les entreprises de travaux publics se tiennent en effet en embuscade, prêtes à offrir leurs services et leur expérience en gestion et entretien des réseaux. Le travail de lobbying a déjà commencé : un colloque, organisé par l'Asfa le 29 juin prochain, rassemblera nombre d'élus locaux, d'ingénieurs et responsables du ministère de l'Equipement, qui pourront à cette occasion découvrir tout le « savoir-faire » des sociétés autoroutières.

« Le risque de voir fleurir de nouveaux péages est bien réel puisque les futures nationales gérées par les DIR devront, selon les objectifs de l'Etat, offrir un niveau de service comparable à celui des autoroutes aujourd'hui concédées au privé, continue Bernard Salandre. Cela veut dire qu'il faudra des moyens matériels et humains qui sont aujourd'hui défaut puisque les DDE ont perdu 20 000 agents en vingt ans. Tout ce qui ressemble à une route à grande circulation, à une quatre voies urbaine ou à un ouvrage d'art pourrait bien être concédé au privé. » Qui fera payer ses services, comme il le fait déjà sur les 8 000 km d'autoroutes, à des barrières de péage.

AYMERIC RENO

Les nationales que l'Etat va garder



L'Etat ne conservera, à partir de l'année prochaine, que 9 910 km de routes nationales (en rouge ci-dessus) qui seront gérées par onze directions interrégionales. Les 20 000 km de nationales restantes seront confiés aux départements. Le financement de l'entretien et de la gestion de ces deux réseaux pose aujourd'hui question. Etat et conseils généraux devront trouver de nouvelles recettes (péages, impôts ou taxes ?) pour les maintenir à niveau et prendre en charge les travaux à venir. Les sociétés d'autoroutes, qui gèrent aujourd'hui 8 000 km de voies à péage (en gris sur la carte), sont sur les rangs pour leur prêter main-forte.

« L'idée du péage fait son chemin »

JEAN-GUSTAVE PADIOLEAU, chercheur et spécialiste de la réforme de l'Etat*

Pourquoi l'idée d'instaurer des péages sur les nationales refait-elle surface aujourd'hui ?

■ **Jean-Gustave Padioleau.** L'Etat transférera bientôt aux départements la responsabilité de plusieurs milliers de kilomètres de routes qui, à cause d'un manque d'entretien à la hauteur, ont besoin de très lourds investissements. D'où la nécessité pour les conseils généraux de trouver de l'argent pour financer ces opérations. Dans le même temps, l'Etat conserve 10 000 km de routes, pour la plupart des deux fois deux voies, qui ont tout de l'aspect des autoroutes à péage que l'on connaît aujourd'hui et qu'il serait très facile de concéder à des sociétés privées demain. L'idée qui fait donc son chemin est celle du péage...

« Pour les pouvoirs publics, la solution la plus évidente »

N'y aurait-il pas d'autres solutions ?

Augmenter les taxes sur les produits pétroliers en est une, mais elle est très compliquée à mettre en

place puisqu'il faut l'accord de Bruxelles. Augmenter les impôts locaux en est une autre, mais les départements ne sont pas prêts à faire peser ce poids sur leurs électeurs. Enfin, la vignette automobile n'existe plus. Le principe de l'utilisateur-payeur paraît donc, pour les pouvoirs publics, la solution la plus évidente. Les péages, bientôt étendus à de nombreuses voies routières, compenseront les manques à gagner des taxes sur l'essence. L'Etat multiplie les « boîtes noires électroniques » de prélèvements obligatoires quotidiens. Le quadrillage du territoire par des radars automatiques lucratifs montre déjà que l'Etat fiscal sait être innovant.

L'Etat français s'y prend-il mal ?

Ce transfert de routes aurait pu être l'occasion, comme ce qu'ont fait la Hollande ou la Suède sur leurs propres réseaux, d'un grand audit sur l'état global de nos routes, avec des préoccupations de sécurité routière et environnementales. Malheureusement, la France n'a pas choisi cette voie.

PROPOS RECUEILLIS PAR A.R.

* Auteur de « la Société du radar » (12 € aux Editions Mille et Une Nuits), à découvrir à partir de mercredi sur Internet : www.l-os.com.



LONDRES (ROYAUME-UNI)

DE NOTRE CORRESPONDANT

En Angleterre, un droit de rouler personnalisé

des taxes sur l'essence — qui représentent la moitié du prix d'un litre de carburant — compenserait la facture du péage qui arriverait chaque mois avec le téléphone, le gaz et l'électricité.

« Un réseau routier bloqué dans vingt ou trente ans si nous ne faisons rien »

Le ministre des Transports, Alistair Darling, qui rappelle que le trafic automobile a augmenté de 25 % en dix ans, assure que « la moitié des automobilistes s'y retrouveraient. L'Angleterre est une île surpeuplée. Nous aurons un réseau routier bloqué dans vingt ou trente ans si nous ne faisons rien » ajoute-t-il. Selon un sondage, 34 % des automobilistes britanniques, déjà surveillés par plus de 5 000 radars, seraient contre un péage sur les routes encombrées aux heures de pointe, alors que 47 % y seraient favorables. Le système pourrait fonctionner dans tout le royaume d'ici dix ou quinze ans.

JEAN ROBIN

« **P**AY AS YOU DRIVE », « Payez pour ce que vous roulez » : un programme pilote de routes à péage va être lancé, d'ici cinq ans, dans la région de Birmingham. Les automobilistes devront acquitter un « droit de rouler » dont le montant sera calculé en fonction de la route empruntée et de l'heure à laquelle elle est utilisée.

Une « boîte noire » installée dans le coffre de la voiture, reliée à un système de satellite fonctionnant comme le GPS, fera le compte des routes empruntées et de la durée des trajets. Une rue menant directement dans le centre-ville ou une double voie urbaine avec des carrefours protégés coûteront un maximum à l'heure de pointe, alors qu'au même moment des itinéraires de délestage coûteront moins cher. Le prix du kilomètre roulé pourrait varier de un centime à deux euros (2 pence à 1,34 £). La suppression de la vignette et