

Routes nationales à péage. Attention à l'excès de vitesse



Le débat est récurrent dans notre pays : faut-il accélérer le passage des routes nationales à péage pour en accélérer leur développement ou bien maintenir un principe de gratuité auquel ce cochon de payant d'automobiliste est attaché ?

Les annonces sur ce sujet sont régulières, souvent d'ailleurs à l'approche d'élections. En Bretagne, où il n'existe pas d'autoroutes, la problématique avait refait surface à quelques mois des dernières élections régionales. La nouvelle mise à feu vient d'une annonce alambiquée autour de la route nationale dite Atlantique-Europe. Dans l'édition du 29 juillet du quotidien [Libération](#) on pouvait lire ceci : « Deux jours plus tôt, à l'assemblée, NKM avait lâché cette bombe : « De plus en plus d'élus me demandent des mises en concession sur des itinéraires qui n'ont pas de trajet alternatif ». Ajoutant : « Nous avons de plus en plus de routes symboliques sur lesquelles sont discutées des mises en concession. » Dans son entourage, on réfute tout revirement : « L'Etat [financeur majoritaire des routes nationales, ndlr] n'a pas changé de doctrine. » Mais, poursuit-on, « quand l'enveloppe financière est contrainte, la mise en concession s'impose comme la seule solution ».

Désenclavement et sécurité

Diantre. Voilà de quoi échauffer les esprits. D'autant que ce n'est pas le seul dossier en cours d'évolution. Ainsi en Aquitaine, cela pousse très fort aussi, d'après le journal [Le Populaire](#). « Pour l'heure, dans notre région, le dossier le plus avancé en la matière est indiscutablement celui de la **RN 21** (Limoges-Périgueux-Tarbes) pour lequel l'association Euro 21 exerce un lobbying acharné depuis des années. François Gaumet, directeur de projet à la CCI de Dordogne, est confiant : « Le dossier est inscrit au prochain SNIT (schéma national des infrastructures de transport) qui se tiendra fin septembre, il faudra ensuite intensifier le lobbying pour faire aboutir le projet ».

Quels sont donc les arguments de ces privatisations des routes nationales ? Pour les collectivités locales et les responsables économiques, il s'agit avant tout de rendre plus attractives leurs régions, de les désenclaver. Sur le site de l'association [Euro 21](#) on peut lire ceci, parmi les avantages supposés de cette route vers l'Espagne :

« Désenclavera et redynamisera les territoires ; Réintègrera les zones mal desservies dans les dynamiques régionales ; Rééquilibrera le développement des territoires en particulier les bassins excentrés ; Améliorera l'accessibilité aux pôles de service : santé, lycées, zones d'emploi, de formation, de loisirs, grands équipements ; Rendra attractif le territoire et le valorisera comme « territoire à vivre » ; Freinera la fuite des jeunes actifs des territoires ruraux ; La mise à 2 x 2 voies de la RN 21 renforcera la multimodalité grâce à un projet commun EURO21 / TCP ; Elle répondra aux objectifs de développement et de partenariat international entre la France et la péninsule ibérique ». Il paraîtrait également que cette route guérirait l'eczéma et rétablirait l'harmonie dans les couples. Bref, comme le disait Danton, « de la route, toujours de la route, encore de la route ».

Sans oublier l'argument de la sécurité routière qui doit servir à convaincre les fous.

[dailymotion]http://www.dailymotion.com/video/xeqzts_c-dans-l-air-du-30-07-2010-le-pacto_news/dailymotion

On peut comprendre ces responsables, qui quand il s'agit des politiques rappellent qu'ils sont contre les péages et n'ont pas d'autres solutions. Une route c'est visible et c'est la promesse d'un ailleurs. Cela permet aussi de faire de sacrées inaugurations et d'annoncer les douloureuses.

[youtube]<http://www.youtube.com/watch?v=VnN03BIYNSo>/youtube]

Ces responsables locaux ne sont pas les seuls aux aguets. Car dans routes à péages, il y a péages. On sait depuis la privatisation des autoroutes en 2005. L'équation était relativement simple : 15 milliards tout de suite ou un milliard chaque année ? L'Etat avait tranché en préférant la première solution à la seconde.

On retrouve toutes les sociétés d'autoroutes dans leur association : [les sociétés d'autoroutes.](#)

Dans [un document](#) de cette association, page 15, on retrouve un graphique présentant l'évolution du chiffre d'affaires. Certes, prudence est mère de sûreté car le périmètre n'est pas forcément le même selon les années, mais entre 2006 et 2010, le chiffre d'affaires des autoroutes est passé de 6,86 à [8,11 milliards](#) d'euros par an, soit une hausse de 18,22% et 1,25 milliard d'euros de plus.

Un documentaire de Canal plus, intitulé « Autoroutes, le pactole perdu de l'Etat », revenait sur cette question il y a quelques mois, et dont on peut voir [des extraits ici](#). Pactole, le mot est lâché. [Pierre Coppey](#) le P-DG de Vinci n'est pas d'accord.

Philippe Séguin, en son temps, ne l'était pas non plus.

[dailymotion]http://www.dailymotion.com/video/x4di2e_autoroutes-opaques-et-trop-cheres_news/dailymotion

Et il est amusant de revoir ce journal de 20 heures de 2005. Après l'ouverture sur la dette, le sujet sur les autoroutes démarre à 3'40".

On lira aussi sur le sujet :

[Un mémoire de Paris Tech](#)

Un rapport de la Cour des [Comptes sur l'AFITF](#)

et autre sur les p [éages autoroutiers](#)