

Péages autoroutiers

René Coty et Edgar Faure ont concédé les autoroutes en 1955 à des sociétés d'économie mixte. Sans doute avait-on besoin des autoroutes, pour irriguer le pays, pour inciter à la possession d'une voiture, pour résoudre les encombrements sur les routes nationales. Sans doute l'Etat ne se voyait pas assez riche. A l'époque, il se disait qu'au bout de trente ans le péage aurait remboursé l'investissement de l'infrastructure et qu'alors le péage disparaîtrait. Mais on avait mal compris. Le vendeur d'aspirateur avait mis le pied dans la porte et sali le tapis. En 1970, les capitaux privés ont été autorisés et les sociétés ainsi créées ont bien vite trouvé les moyens d'embrouiller le système en suggérant à l'Etat la péréquation et dès 2001 une mise en concurrence à l'européenne.

Les péages sont restés et les autoroutes ne nous appartiennent plus vraiment, puisqu'il y a maintenant des actionnaires à qui l'on verse des dividendes.

Les autoroutes auraient dû être financées par l'impôt, mais les contribuables détestent que l'on augmente les impôts. Alors ils admettent de payer au péage. Ce faisant, ils payent environ le double du prix de revient, puisque, selon le délégué général de l'ASFA, le bénéfice représente 11,8% et les taxes 34,6 %. Les taxes sont certes des impôts, mais le coquet bénéfice d'un système qui engrange chaque année environ 2 milliard d'euros nous échappe. On y gagne une qualité de réseau facile à évaluer quand on constate la misère des autoroutes péri-urbaines entièrement gérées par l'Etat.

L'Etat est censé contrôler le réseau autoroutier privé et encadrer les prix du péage. Les autoroutiers jouent le jeu tout en poussant au maximum à l'investissement qui leur rapportera d'autant plus. Les services de contrôles ne font pas vraiment le poids. Le prix du péage reste dans les faits le prix du marché, c'est à dire celui que les voitures et les poids lourds sont prêts à payer.

Le réseau routier est un service public au même titre que les rues dans les villes. Dans le cas des autoroutes, seuls les utilisateurs paient, alors que pour les routes et les rues, ce sont tous les contribuables, quelle que soit l'utilisation qu'ils en ont. La gratuité apparente des rues et des routes (et des canaux) est en fait une solidarité. La décentralisation a transféré la gestion des réseaux d'intérêt local aux collectivités locales. Les moyens dédiés à l'entretien de ce réseau ont été transférés à l'euro près par l'Etat aux Collectivités. Cependant, l'augmentation naturelle du trafic et l'évolution de la réglementation (tonnage maximum à l'essieu, calibrage des voies,...) conduisent à une dégradation plus rapide de la chaussée et à un coût général du réseau en croissance constante. Les impôts locaux doivent supporter ces charges croissantes.

Les multinationales du BTP ont appris à promouvoir les mégaprojets, à forcer la dose sur les spécifications techniques. Dans tous les coins de France, on trouve des petites routes qui s'appellent "Ancienne route de Paris". Les routes de Paris sont devenues des routes à 2x2 voies et plus s'étalant sur une plate-forme de 30m de large. Le tramway au début du XXème siècle roulant sur deux rails juste enchâssées dans la rue. Celui du XXIème siècle réclame un profond soubassement et colonise la chaussée pour lui tout seul. Les salles de spectacle et les stades sont conçus pour des milliers de spectateurs. Cette richesse a tiré le pays vers un confort moderne, mais continue à laisser pour compte une grande partie des habitants qui restent dans une économie de survie.

