

# EN MARCHÉ VERS LA MISE EN CONCESSION DE NOS ROUTES NATIONALES

Il est habituel d'entendre parler de privatisation : entreprises, services publics, domaines publics... et maintenant, **voilà qu'est venu le tour des routes nationales.**

En effet, un rapport remis à l'État et **gardé secret** malgré les demandes insistantes de nombreux Députés, relance la possibilité de la mise en concession des routes nationales. L'État se désengagerait donc progressivement, **laissant la voie libres aux intérêts privés**... processus déjà vu dans le secteur ferroviaire. Les sociétés privées proposent donc allègrement leurs services et mettent même en avant une excellente affaire pour les contribuables.

Vous y croyez? Nous, non !!

Plantons le décor en rappelant qu'Eiffage et Vinci sont non seulement des exploitants d'autoroutes mais aussi et surtout des entreprises de BTP. Ainsi, quasiment la moitié des contrats de travaux autoroutiers passés par Eiffage l'est avec ses propres filiales; un chiffre qui atteint les 80% pour Vinci. Une belle opération donc...

Rappelons également qu'Elisabeth Borne, actuelle ministre de la transition écologique et durable et ministre des transports jusqu'en juillet 2019, a occupé le poste de directrice des concessions en 2007 au sein de l'entreprise...Eiffage...avant de rejoindre le gouvernement Hollande et de négocier en 2015, en tant que directrice de cabinet du ministère de l'écologie, le protocole d'accord entre l'état et les sociétés concessionnaires d'autoroute...

Mais quels sont donc les arguments avancés par le gouvernement et La République En Marche dans le projet de mise en concession de nos routes nationales ?

Le principal, avancé par l'état, est évidemment d'ordre financier. La prise en charge de certains tronçons du réseau routier national par les sociétés privées permettrait en effet à la France d'économiser sur les dépenses d'entretien des routes, souvent en mauvais état. Les sociétés concessionnaires se placent donc en sauveurs de l'économie française, alors même que cette opération leur permettrait d'obtenir, en échange, **une hausse des tarifs aux péages voire même la création de nouveaux péages.**

Mais comment ?

Tout simplement en changeant le sens des mots, **en jouant sur le lexique pour changer les règles.**

*Par exemple, la norme obligatoire d'une autoroute 2x2 voies séparées avec bandes d'arrêt d'urgence est modifiée. De ce fait, dès lors que les conditions économiques, environnementales ou géo-morphologiques le justifient, une autoroute pourra avoir un gabarit routier.*

**Ainsi la RN164 reliant Montauban de Bretagne à Châteaulin rentrerait dans ces conditions dans la catégorie des voies nationales mises en concession, justifiant les 400 millions d'euros de travaux engagés pour sa modernisation.**

Cette modification a donc son importance car elle change tout sur le classement des routes gratuites et des autoroutes. **Le droit prévoit en effet que chaque automobiliste doit se voir proposer un itinéraire bis gratuit. Ceci n'empêchera plus la mise en concession des routes** car les coûts seront alors amortis par une hausse conséquente des tarifs du péage à l'entrée de ces dernières ou par la création de nouveaux péages.

**Le citoyen payera donc deux fois. Il a déjà payé la construction de ces routes avec ses impôts et devra les repayer à chaque péage. Et c'est là que s'introduit l'inégalité. Ceux qui ont les moyens rouleront sur des réseaux de haute qualité, fluides mais chers. Les autres devront effectuer leurs trajets sur un réseau dégradé et embouteillé.**

*Preuve en est l'A63 dans les Landes. Anciennement dénommée Nationale 10 et gratuite, elle est aujourd'hui payante à hauteur de 6,30 Euros pour 104 Km. Ceux qui ne souhaitent pas ou ne peuvent pas payer ce prix se voient dans l'obligation de faire un détour de 80 Km pour atteindre le même point.*

Pour les syndicats, la menace principale est donc bien la création de nouveaux péages, même si le gouvernement assure que « ça ne sera pas automatique » tout en ajoutant tout de même que **« le privé ne le fait pas gratuitement (...) ce sera payant sous une forme ou une autre : un péage ou des augmentations à d'autres péages ».**

Le 9 avril 2015, la ministre de l'écologie, Ségolène Royal, et le ministre de l'économie, un certain Emmanuel Macron, ont signé un protocole d'accord avec les représentants des sociétés concessionnaires d'autoroutes (AREA, APRR, SAPN, SANEF, Escota, ASF, Cofiroute) prévoyant déjà une augmentation des tarifs des péages à partir de 2019 et jusqu'en 2023.

Aucune raison donc que Monsieur Macron aille aujourd'hui dans un sens différent...

Le président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autouroutes, Arnaud Hary, confirme quant à lui que **« le réseau national intéresse le secteur mais uniquement les portions qui pourraient à terme être transformées en autoroutes ».** Ce qui, comme nous vous l'expliquions plus haut, concernera de nombreuses portions après changement du lexique.

Et qu'en est-t-il de l'Agence de Financement des Infrastructures de France ? Son actuel président, Christophe Béchu, présente une perte pour l'agence estimée pour 2019 à 400 millions d'euros du fait de la perte financière due à la mise en concession des autoroutes et à la baisse des amendes radars.

**Avec un tel déficit et aucune proposition via la Loi d'Orientation des Mobilités pour y pallier, la seule solution réside dans un financement extérieur... Et nous voilà revenu à notre point de départ.**

Pour plus d'informations, rendez-vous sur le groupe Facebook Etat Critic.