

**Débat de politique départementale**  
**Un Département saturé de péages,**  
**ce n'est ni bon pour l'écologie, ni bon pour l'économie**

**Intervention de Stéphane BARRE**

Si les péages sur les routes et les ponts ont constitué durant des siècles l'essence même de la fiscalité féodale, l'Etat, qu'il soit monarchique ou républicain s'est évertué de manière constante, dès le XVe siècle, à les faire disparaître.

Il considérait ainsi que la taxation des déplacements constituait un frein au développement économique, à l'unité du territoire, en même temps qu'une rente pour des seigneurs qui n'avaient d'autres préoccupations que leurs privilèges.

Il considérait également que ces péages constituaient une forme de fiscalité injuste frappant inégalement les sujets de sa majesté devenus plus tard des citoyens de la République.

Et ce n'est pas un hasard si la Révolution Française décida d'interdire tous les péages.

Cette constance se trouve remise en cause au lendemain de la seconde guerre mondiale lorsque l'Etat a considéré que le meilleur moyen de booster la construction d'infrastructures nouvelles, autoroutes et ponts, sans grever ses finances, consistait à concéder leur construction et leur exploitation à des sociétés d'économie mixte ou à des chambres de commerce.

Ce fut le cas pour la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre en 1951 pour la construction du Pont de Tancarville.

Cependant, la loi du 18 avril 1955 pose ainsi les grands principes de la concession et du statut des autoroutes, notamment celui des autoroutes à péages : *« l'usage des autoroutes est gratuit, sauf dans des cas exceptionnels, lorsque l'Etat en concède la construction et l'exploitation. Un péage est alors perçu pour amortir le capital investi, entretenir et éventuellement étendre le réseau »*. Un caractère exceptionnel qui sera par la suite supprimé.

Car en 1970, l'Etat concède la construction et l'exploitation des autoroutes à des sociétés entièrement privées puis, en 2000-2001, en accord avec les autorités européennes, une nouvelle réforme de la politique autoroutière française est entreprise. L'objectif principal est de permettre une plus large concurrence et l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché. Il s'agit en fait d'une réelle privatisation du réseau autoroutier qui alimente désormais un véritable scandale d'Etat.

Les multinationales dont certaines sont sous contrôle de capitaux étrangers dégagent des bénéfices colossaux sur le dos des usagers et quelquefois des collectivités locales, en privant au passage l'Etat, qui pourtant ne cesse de se morfondre sur son déficit budgétaire annuel et sa dette, d'une recette importante.

Pire que cela encore, ces sociétés toujours plus avides de profits, se sont engagées dans un véritable business plan destiné à s'assurer jusqu'en 2023 d'une rente encore plus forte.

Les sociétés d'autoroutes ont obtenu en effet de la part des gouvernements Hollande d'augmenter chaque année les péages entre 2018 et 2023, en échange d'un gel des tarifs intervenu en 2015.

Cette année-là, Emmanuel Macron et Ségolène Royal semblant vouloir s'attaquer aux tarifs des péages, annoncent le gel des tarifs. Sauf que les concessionnaires ont attaqué cette décision et la négociation qui en a résulté a débouché sur un accord jusqu'ici tenu secret et rendu public grâce aux médias d'investigation en septembre dernier, et notamment ceux de l'audiovisuel public.

Dans une enquête réalisée, la teneur de ce document signé par Emmanuel Macron et Ségolène Royal a été révélée. Celui-ci prévoit que les sociétés d'autoroutes s'engagent à financer 3,2 milliards de travaux sur 10 ans. En retour, elles obtiennent une stabilité fiscale, une clause pour allonger la durée des concessions et le droit de pratiquer des hausses de tarifs additionnelles chaque année de 2018 à 2023.

Au final donc, les conducteurs vont devoir payer plus cher que prévu. Selon l'Arafer, une autorité indépendante de contrôle, le surcoût pourrait atteindre 500 millions d'euros, entièrement à la charge des automobilistes.

Quant aux 3,2 milliards de travaux promis, l'autorité de contrôle tout comme la Cours des Comptes estiment qu'ils sont surévalués.

La réalité, c'est que cette généralisation des péages et la hausse des tarifs qui résulte de cette politique de privatisation, va bien à l'encontre de l'intérêt général. C'est ce que dénonce depuis des années les associations de consommateurs et d'automobilistes, mais également les acteurs du développement durable.

C'est si vrai que le Grenelle de l'Environnement a relancé le débat sur les péages mettant en lumière non seulement les conséquences de cette politique sur l'environnement, mais aussi l'iniquité sociale et économique qu'ils génèrent.

Notre Département, ses citoyens comme ses acteurs économiques, paye cette politique de renoncement public au prix fort.

Phénomène unique en France, l'agglomération havraise pourtant considérée à juste titre comme l'un des poumons économiques du pays est ceinturée de péages : sur l'A29, sur l'A13, sur ses ponts de Normandie et de Tancarville.

Il faut effectuer près de 45 minutes de route pour franchir gratuitement la Seine, ce qui serait inenvisageable sur Rouen, Paris ou les autres grandes villes bordées ou traversées par un fleuve.

Le seul péage d'Epretot sur l'A29 qui permet de relier l'agglomération havraise, et notamment la sortie du Havre, à la communauté de communes de Saint-Romain et

ses 1,10 Euro pour 8 km parcourus figure au hit-parade des sections autoroutières les plus taxées de France.

Conséquences, de très nombreux automobilistes et transporteurs choisissent chaque jour les voies départementales parallèles à l'A29 pour se déplacer sur ce secteur.

Et pendant que les files s'allongent sur la RD6015 à Gainneville ou sur la RD34 dans la vallée, provoquant exaspération des usagers comme des riverains, la circulation reste d'une fluidité déconcertante sur les trois voies montantes et les deux voies descendantes de l'A29.

Notre collectivité se retrouve ainsi à devoir entretenir des infrastructures qui supportent un trafic démesuré par rapport à leur configuration, c'est ainsi le cas pour la RD34 dont les travaux importants vont être inaugurés en janvier.

Conscient de cette situation, avec notre ancien collègue Jean-Paul Lecoq et notre collègue Bazille, le Département avait organisé une table ronde en juin 2016 afin d'identifier des solutions à ce problème vieux de 20 ans, mais dont les effets deviennent de plus en plus prégnants.

Avait été évoqué dans ce cadre, un possible changement dans la réglementation pour contraindre les poids lourds à se reporter sur l'autoroute ou encore une expérimentation de gratuité sur la barrière de péage d'Épretot.

Il était alors nécessaire de mobiliser les différentes collectivités concernées par ces mesures, mais aussi d'accentuer la pression publique auprès du concessionnaire qui visiblement n'était pas très enclin à répondre à un souci d'intérêt général.

Nous pensons qu'il est temps de prolonger ces premières démarches jusqu'à ce que des solutions durables soient identifiées.

Dans un autre secteur dont le fort trafic routier a des conséquences déplorables sur la vie de nos concitoyens, de leurs communes et des acteurs économiques, le secteur Pavilly-Barentin, notre collectivité a fait preuve ces dernières années d'un volontarisme appréciable et nous le constaterons encore aujourd'hui avec la délibération inscrite à l'ordre du jour de notre séance, pour non seulement moderniser la RD 6015, mais aussi pour créer les conditions d'un itinéraire de contournement via une nouvelle section d'autoroute sur l'A150 depuis Yvetot.

Mais force est de constater que ces efforts et les importants investissements publics concentrés ici à juste titre, demeurent contrariés par les tarifs pratiqués sur les 15 km de l'A150 pour 3,20 Euros. Une section autoroutière d'une fluidité stupéfiante...

Agir sur les péages, non seulement sur leur niveau mais aussi quelquefois sur leur existence même, répond selon nous à une mission d'intérêt général dont toutes les collectivités doivent s'emparer.

Et notamment pour ne pas en rajouter. Or, le fait même que le projet de contournement Est de Rouen soit assujéti à la création d'un péage dont on anticipe bien la hauteur en raison de l'étendue des investissements qu'il nécessite, est un

non sens économique, citoyen et écologique. Comment peut-on encore penser que la création d'une barrière de péage va conduire à résorber de manière efficace le trafic sur les itinéraires parallèles ?

Vous qui appréciez ici beaucoup les notions parfois subjectives il est vrai, d'optimisation, de rentabilité, de mutualisation, d'équité, comment pouvez-vous considérer autrement la création d'infrastructure soumise à un péage que comme un frein à tout développement ?

Il est d'une certaine mode de considérer que libérer les marchés est une nécessité, quoi que nous notons qu'entre la liberté individuelle de s'enrichir et la liberté individuelle de circuler, les libéraux ont choisi leur voie... Une liberté conditionnée à l'épaisseur du portefeuille.

Mais s'agissant des déplacements, comme d'ailleurs de l'accès aux besoins de première nécessité comme l'accès à l'eau, à l'énergie, au logement, l'exercice de ces droits s'accommode bien mal de la recherche du profit. Car s'il est bien un trait que le marché n'aura jamais c'est bien celui de la philanthropie.

Pour que quelques-uns dégagent toujours plus de bénéfices, il faut forcément que le plus grand nombre soit mis toujours plus à contribution.

Notre collectivité a souvent considéré que les péages étaient contraires aux intérêts de nos concitoyens et de notre territoire. La gratuité totale du Pont de Brotonne, le maintien de la gratuité de nos bacs en attestent.

Notre collectivité a également cette tradition de s'immiscer dans le marché des transports pour favoriser, pour des soucis d'intérêt général, l'implication du public. Notre implication dans la ligne transmanche Dieppe-Newhaven en atteste, tout comme les bas tarifs pratiqués sur notre réseau de transport départemental.

Nous souhaitons Monsieur le Président, s'agissant ici de la problématique des péages sur Le Havre, Barentin et Rouen qu'elle s'investisse tout autant pour désaturer et déceinturer les barrières de l'argent sur nos routes.