



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<http://www.economiedistributive.fr/Au-volant-la-vue-c-est-la-vie>

Les autoroutes... de la modernité

Au volant, la vue, c'est la vie !

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1998 à 2009 - Année 1999 - N° 984 - janvier 1999 -

Date de mise en ligne : dimanche 2 avril 2006

Date de parution : janvier 1999

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

Telle est la recommandation des pouvoirs publics, adressée à l'autonaute [1]. Or, ayant été déclaré "apte" par l'ophtalmologue, et portant ma vue sur la vie du réseau routier français, je lui trouve un manque total de visibilité quant à son développement. En un mot, la politique routière qui prévaut, en France, me paraît manquer cruellement de transparence.

L'oligarchie technicienne et ses relais médiatiques nous ont vanté les mérites des "autoroutes de l'information". Les autoroutes "tout court" n'ont pas eu ce privilège didactique. Mais, me direz-vous, posent-elles un problème ? Car, à part quelques manifestations locales d'automobilistes refusant de payer un péage abusif (contournement de Toulouse, par exemple), aucun signe n'indique que la politique routière suscite une contestation citoyenne. Et pourtant...

Et pourtant, l'autonaute-contribuable, ayant participé financièrement à la construction et à l'entretien du réseau routier traditionnel, acquitté sa vignette, fait le plein (au prix fort pour l'Europe), se voit contraint, lorsqu'il utilise la plupart des autoroutes, de passer par l'octroi (à la différence de ses voisins anglais ou allemands, qui jusqu'à présent n'ont pas encore pensé à cette "pompe à finance").

Nous ne polémiquerons pas sur les tarifs pratiqués par les concessionnaires ; ils n'ont, selon le tronçon concédé, aucun rapport avec les kilomètres parcourus. On s'étonnera néanmoins de la francilienne concurrence entre l'autoroute "publique" (gratuite) et l'autoroute "privée" (payante) sur la même destination telle que celle vous menant de Paris à Orgeval.

Or, que constate le retraité "nanti et privilégié" qui peut rouler hors des "week-ends" rouges ou des vacances scolaires : des autoroutes fluides jusqu'au vide... Sur quelques grands axes, les seuls compagnons de route sont les camions jouant à saute-moutons dans les côtes. Aussi, l'autonaute gestionnaire qui sommeille en nous, s'interroge-t-il sur la "rentabilité" d'un tel réseau. Il s'étonne qu'un expert des transports n'ait pas encore programmé, à l'image de "Socrate", le logiciel "Cicéron" (car Cicéron, ça roule...), permettant d'augmenter le coefficient de remplissage des autoroutes.

Questions pour un champion (n'attendez pas les réponses sur FR 3, à 18h20 !) : pourquoi construire un réseau d'autoroutes, emprunté la majeure partie de l'année par les routiers (européens), donc surdimensionné pour répondre aux gabarits et tonnages de ces véhicules (surcoûts d'investissements et d'entretien), et qui lors des grandes migrations des véhicules "légers" est saturé ?

Pourquoi ne pas envisager, à l'instar de nos voisins Suisses, des transporteurs sur les grands axes ? Le passage du tunnel sous la Manche se pratique bien ainsi. L'utilisation de conteneurs, comme dans le transport maritime, ne serait-elle pas aussi une solution à développer sur le plan européen ?

Pourquoi cette politique incohérente des concessions, sur un même axe, qui vous oblige à payer 175 F de Paris à Clermont-Ferrand, puis à rouler gratuitement jusqu'à Montpellier (mais jusqu'à quand ?), pour ne prendre qu'un exemple actuellement en cours de réalisation [2] ?

Avait-on étudié le coût comparatif de l'aménagement des routes nationales existantes en 2 fois 2 voies, dans un premier temps, avant de se lancer dans un programme "tout-autoroutes" ? (Brest est relié à Nantes depuis plus de 20 ans par une nationale à 4 voies, offrant une sécurité routière comparable aux autoroutes).

Le système du concessionnaire-constructeur optimise-t-il réellement le coût du service rendu à l'utilisateur ? Les

pouvoirs publics maîtrisent-ils les dérives financières résultant des marchés dits publics ? Développer un double réseau public/privé est-il la bonne politique en termes d'exploitation d'une infrastructure collective ?

En un mot : y a-t-il un pilote sur le réseau routier pour protéger l'autonaute-citoyen-contribuable ?

[1] Le terme "autonaute" est emprunté au très beau livre de Julio Cortazar et Carol Dunlop : « Les autonautes de la cosmoroute ».

[2] NDLR : Il y a longtemps que les premières autoroutes ont été "rentabilisées", mais leur concession, qui venait à expiration après 20 ans, ont été reconduites... au bénéfice des sociétés constructrices.