

Par Lionel STEINMANN

Routes nationales de France, le projet qui agite l'exécutif



Le nouvel établissement public, baptisé « Routes nationales de France », regrouperait les onze directions interdépartementales des routes (DIR), qui sont chargées d'entretenir le réseau national et les autoroutes non concédées. - Isa Harsin/SIPA

Le ministère des Transports étudie la création d'un établissement public, doté d'un financement issu du transport routier, pour mener la rénovation du réseau national. Mais ce projet, soutenu par plusieurs députés, rencontre l'opposition de Bercy.

Faut-il créer une « agence des routes » pour mener à bien la rénovation du réseau national non concédé, mais aussi préparer le retour dans le giron public des autoroutes aujourd'hui gérées par le privé ? La question agite le gouvernement, alors [que la future loi d'orientation sur les mobilités \(LOM\)](#), qui pourrait héberger cette mesure, attend ses derniers arbitrages.

Apparue lors des Assises de la mobilité, organisées l'automne dernier pour préparer la loi, cette idée figure également dans le rapport rendu début février par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Elle est fortement soutenue par les services du ministère des Transports, ainsi que par plusieurs députés de la majorité.

Gagner en efficacité

Sur le plan opérationnel, le projet est de créer un nouvel établissement public, baptisé « *Routes nationales de France* » (RNF). Y seraient regroupées les onze directions interdépartementales des routes (DIR), qui sont chargées d'entretenir le réseau national et les autoroutes non concédées. Cette unification de services aujourd'hui répartis dans toute la France permettrait de gagner en efficacité, ainsi qu'en expertise. Avec RNF, les pouvoirs publics seraient mieux armés pour juger de la bonne application des contrats de concessions par les sociétés d'autoroutes. L'Asfa, l'association

qui les représente, n'y est pas opposée sur le principe. « *Nous sommes pour un contrôle efficace de la puissance publique car il ne peut y avoir de concession sans concédant qui contrôle, indique-t-elle aux « Echos ».*

Comme les DIR aujourd'hui, le nouvel établissement public assurerait la maîtrise d'oeuvre des chantiers de rénovation menés sur le réseau. Il pourrait donc être le bras armé du « *plan de désenclavement complet* » que la ministre des Transports Elisabeth Borne a annoncé en décembre dernier dans le cadre de la LOM. Et pour financer ces travaux, RNF bénéficierait d'une recette affectée : la future contribution supplémentaire que le gouvernement compte demander au transport routier.

Le scénario d'une recette affectée

« *Je soutiens totalement l'idée d'une recette affectée*, explique Benoît Simian, député LaRem de la Gironde, membre du COI et rapporteur spécial du programme « infrastructures et services de transports ». *La route génère globalement 41 milliards d'euros de recettes mais on ne dépense pour elle que 12 milliards. Dans le même temps, le réseau non concédé se dégrade. La future agence permettrait d'y remédier, et un financement fléché permettrait sans doute une meilleure acceptation par le transport routier ».*

Par ailleurs, ajoute le député, « *il faut anticiper la fin des concessions autoroutières. Même si cette perspective reste lointaine (2031 pour la première ; NDLR), cette agence des routes pourrait constituer la structure qui les exploitera au nom de l'Etat le moment venu ».*

La création de RNF est toutefois loin d'être acquise. Bercy, selon plusieurs sources, s'y oppose, les schémas prévoyant des recettes affectées n'étant pas du goût du ministère des Finances. Par ailleurs, si ses services militent pour cet arbitrage, Elisabeth Borne a d'autres combats à mener dans le cadre de la réforme ferroviaire et ne serait pas, selon un expert du secteur, encore totalement convaincue. « *Nous étudions cette mesure, son intégration dans la LOM n'est pas arrêtée* », indique son entourage. Matignon devrait trancher prochainement.

Lionel Steinmann

600 kilomètres de voies péri-urbaines dans le viseur des sociétés d'autoroutes



Concessionnaire de l'autoroute A1, Sanef propose notamment d'intégrer dans la concession la portion d'autoroutes entre la capitale et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, aujourd'hui publique, afin d'assurer des travaux de remise à niveau avant les JO de 2024. - Lionel Bonaventure/AFP

Les sections concernées seraient modernisées ou élargies , en échange de hausses de péages ou d'allongement de concessions. Reste à convaincre le gouvernement.

Malgré la fin de non-recevoir qui leur avait été opposée l'an dernier, les sociétés d'autoroutes ne désespèrent pas de passer un nouvel accord avec l'Etat pour échanger des travaux de modernisation du réseau contre un allongement des concessions ou une hausse des péages.

Elles l'avaient déjà fait en 2010 puis en 2015, avec à chaque fois des chantiers portant principalement sur des sections qu'elles exploitent déjà. Cette fois-ci, ce sont des portions d'autoroutes publiques autour des grandes villes que les concessionnaires se proposent de rénover... en les intégrant dans leurs réseaux. Au total l'Asfa, l'association qui représente les 3 grands du secteur (Vinci, Eiffage et Sanef), estime que ce deal peut concerner près de 600 kilomètres de voies, en périphérie de Paris, mais aussi de Nantes, Lyon ou encore Bordeaux.

Il y a un an, Sanef qui exploite 5 des 7 autoroutes qui mènent à la capitale, était sorti du bois en proposant d'investir plusieurs milliards d'euros dans la mise à niveau des sections publiques qui relient son réseau à la capitale. La filiale du groupe espagnol Abertis demandait en contrepartie de récupérer dans son giron les portions concernées, et de bénéficier d'une extension de la durée de ses concessions.

Mais Elisabeth Borne, la ministre des Transports, a douché ces espérances quelques semaines après sa nomination. L'Asfa ne s'est pas découragée pour autant. Et elle profite de la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), dont Elisabeth Borne doit présenter les grands axes d'ici à fin mai, pour revenir à la charge. Elle a dévoilé son argumentaire lors des Assises organisées pour préparer la loi, et celui-ci n'a pas varié depuis.

La LOM, explique le gouvernement depuis des mois, va donner la priorité aux transports du quotidien. Cela tombe bien, explique en substance l'Asfa dans un document présenté dans un groupe de travail fin novembre, et dont Les Echos ont eu communication : la grande majorité des déplacements (notamment les trajets domicile-travail) se font par la route, et les autoroutes concédées y contribuent largement aux abords des grandes agglomérations. Ici ou là, certains aménagements spéciaux ont été mis en place : parkings dédiés au covoiturage aux abords des péages, lignes d'autocar express, voies réservées.

La loi d'orientation sur les mobilités va donner la priorité aux transports du quotidien.

La LOM doit permettre d'étendre ces initiatives à grande échelle. Les sociétés d'autoroutes proposent de s'en charger sur les portions périurbaines qui sont de leur ressort, en échange de prolongations de concessions ou de hausses de tarifs. Par ailleurs, *"afin de réaliser des aménagements cohérents et efficaces, il faut ouvrir la possibilité de transférer (aux autoroutiers) un certain nombre de sections (du réseau public). Cela pourrait concerner environ 600 kilomètres d'autoroutes non concédées en zone métropolitaine"*.

• Allongement des durées et/ou sur-péages •

Ce transfert s'accompagnerait, précise l'Asfa, *"de versement de soultes à l'Etat et de la reprise des personnels "* chargés de l'entretien, mais aussi *"de l'allongement des durées de concessions autoroutières et/ou de sur-péages à l'approche des agglomérations "*. Ce scénario permettrait pour l'Etat de réaliser à peu de frais la modernisation ou l'élargissement de voies aujourd'hui saturées, notamment en région parisienne, mais serait sans doute très impopulaire. L'Asfa continue toutefois de plaider sa cause, en espérant que l'urgence de certains travaux à mener (la remise à niveau de l'A1 entre la capitale et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est indispensable avant les JO de 2024) pourra convaincre l'exécutif.

Lionel Steinmann