

# Synthèse collective - session 2

## Gouverner la route

### Il n'y a pas de pilote (unique) de la route... mais un vrai millefeuille d'acteurs

> Domainialité, code de la route, exploitation, police, signalisation, biodiversité, potentiel énergétique, aménagement, électrification... les sujets et les compétences requises pour aborder la route sont variées. « On a à faire à une **politique publique morcelée et lacunaire**, en appui sur des acteurs fragmentés. » (Halpern).

> Sur les 1 100 000 km de voiries, 2% sont nationales (30% des trafics), 40% sont départementales et tout le reste ce sont des routes communales. « En plus de ce découpage complexe, on a la fâcheuse tendance à **rajouter des acteurs** à chaque fois qu'on essaye de simplifier ! La preuve avec la loi 3DS qui rajoute les Régions et les EPCI dans le millefeuille. » (Zambon)

> **Le retrait progressif de l'Etat** : avec la décentralisation, l'Etat a progressivement choisi de transférer la gestion des routes. « C'est le résultat d'un compromis en faveur un transfert de charge vers les collectivités, qui provoque une perte de vision d'ensemble de ce qu'est la route ». Preuve tangible de ce désinvestissement : la suppression des Directions Départementales de l'Équipement (DDE). (Duron)

### Et pourtant on a besoin de planifier la transition de la route !

> « On n'a pas de pilote de la route et encore moins de conducteur pour sa transition ! » (Halpern). Résultat : un manque de coordination entre l'UE qui produit un cap (trop ?) ambitieux en appui sur le *Green Deal* et le *Fit for 55*, le SGPE qui tente de décliner l'équation en théorie.

> Le chantier colossal de la **planification électrique** : « Notre enjeu ce n'est pas tellement de réussir à trouver les financements pour augmenter de 5 milliards d'euros par an notre CAPEX, car on va faire des économies d'échelles. La difficulté c'est de réussir à planifier le déploiement rapide de notre réseau : étudier, avoir les permis pour lancer les projets, réussir à concrétiser 10 000 embauches en quelques années, s'articuler avec les grands comptes qui produisent leurs propres bornes, réussir à faire bouger les 240 000 copropriétés privées pour qu'elles équipent leurs parkings... » (De Firmas)

> L'enjeu du **bouclage sur les ressources** : « Lorsqu'on planifie la décarbonation des tous les secteurs en parallèle, on anticipe des tensions sur la biomasse dès 2030 parce que l'offre est incertaine et la demande croissante, notamment pour décarboner le bâtiment (car on va utiliser du bio GNV dans les chaudières). » (Comte Bellot)

### La route rapporte gros...

> La route n'intéresse plus l'État comme objet technique, mais elle rapporte beaucoup de **recettes fiscales** (les concessions, les impôts, les redevances, les taxes d'aménagement du territoire, les recettes des radars, ...).

> La **TICPE** rapporte 36 milliards d'euros par an, non affectés, mais qui vont progressivement se tarir avec l'électrification du parc.

> Les taxes autoroutières sont consacrées pour un tiers aux impôts et aux taxes, pour un tiers remboursement de la dette et pour un tiers à l'exploitation et aux investissements. (Vieu)

## Mais elle coûte (et va coûter) aussi très cher

> 1,8 milliard d'euros sont consacrés aux routes chaque année, mais essentiellement pour le réseau concédé. Le COI estime à **200 milliards** les besoins d'investissement sur 10 ans pour les infrastructures routières. « On a en face de nous des murs de CAPEX qui préfigurent des gouffres d'OPEX, et fin de la manne thermique (TICPE) va poser des sérieuses questions. » (Duron)

> Pour les trouver, de multiples évolutions possibles : une tarification route, des taxations (du kérosène, des colis...), la mobilisation des investissements privés, ... mais qui se confrontent à des difficultés liées à **l'acceptabilité**.

> Le **risque** financier vu par les banquiers privés est multiple : risques politiques, risques technologiques, risques exogènes, ... et une donnée est centrale : vérifier que **le coût d'abattement du CO2** est compétitif ! (Sorbets)

> « Sur l'A69 on aurait pu faire une 2X2 voies, mais on n'a pas les financements ! On a **besoin de fiscalité** et seule l'autoroute nous le permet. » (Abdoulhousen)

## La fin des concessions autoroutières comme fenêtre d'opportunité

> Sur 90% du réseau autoroutier les concessions actuelles vont prendre fin entre 2031 et 2036. « Le modèle actuel se caractérise par des contrats longs (40 à 87 ans), des investissements colossaux (2,9X les charges d'exploitation), une infrastructure qui reste la propriété de l'État et des hausses tarifaires plafonnées (0,7% de l'inflation). Tout ceci peut être questionné. » (Vieu)

> Avec la fin des concessions on va vers une **baisse du coût du remboursement de la dette**, ce qui permettrait de baisser / maintenir les péages et d'augmenter les taxes pour l'État... Mais les opérateurs autoroutiers vont devoir investir fortement (pour développer le free flow, pour assurer la résilience des infrastructures face aux dérèglements climatiques, pour développer l'électrification... le tout sur des durées de contrats plus courtes).

> TDIE a imaginé le scénario d'un réseau **routier structurant à haut niveau de service** sur 15 000 km avec un ou plusieurs gestionnaire(s), une affectation garantie des péages, une gouvernance intégrant un contrôle par les usagers (voir note dans les ressources ci-dessous). (Vieu)

## Dépasser le traumatisme de la taxe, c'est possible !

Quelques ingrédients pour y arriver chez nos voisins européens. En Allemagne, la LKW-Maut (taxe sur les routes et les autoroutes pour les poids lourds) a permis de dégager 8 milliards d'euros en 2023.

- Une **taxe affectée** (les recettes sont fléchées sur la maintenance et l'entretien d'infrastructures routières).
- Une **mise en œuvre progressive** (sur les 12 tonnes en 2012 puis sur les 7,5 tonnes en 2015 et dès 3,5 tonnes à partir de 2024).
- Une **négociation en amont** entre l'État et les acteurs industriels.
- Une mesure qui s'applique aussi aux pavillons étrangers et **réduit donc les écarts de compétitivité** entre les allemands et les acteurs étrangers (40% des camions).

En Belgique, à partir de 2026 seules les voitures neutres en carbone seront déductibles fiscalement.

- S'attaquer à **l'impôt sur les sociétés**. (La défiscalisation des voitures de fonction en France représente 1 milliard de manque à gagner annuel)

- La démonstration que **l'impact sur les recettes fiscales sera positif** car la déduction des véhicules électriques est compensée par la baisse de celles sur les véhicules thermiques et hybrides.

En Suisse, l'initiative des Alpes a permis de financer trois tunnels ferroviaires pour protéger les cols grâce à une redevance poids lourds liée aux prestations.

- Une **taxe liée aux prestations** qui oblige les acteurs logistiques à mieux optimiser leurs chargements (et donc à diminuer leur impact CO2).
- Une redevance qui **finance les projets ferroviaire** (à hauteur de 1 milliard d'euros par an).

## **Acceptabilité, conflictualité : la route comme objet politique brûlant**

> **La route est désormais un marqueur politique fort.** « Même les collectivités qui n'ont que peu de compétences se positionnent sur cet objet. » (Von Cornewal) « De Twitter aux ZAD, la route génère des répertoires d'actions variés ». (Halpern)

> **On ne sait plus se parler ?** « Le terme « acceptabilité » est contesté car il laisse penser que la concertation sert à « faire passer la pilule ». Une des avancées de la CNDP c'est plutôt l'obligation de redevabilité (c'est-à-dire la nécessité d'expliquer les choix faits) ... mais souvent il se passe des années avant que la décision ne soit prise et au moment de la mise en œuvre, ça se crispe. » (Jouanno). « Aller au contact des opposants c'est compliqué, car moi je suis dans le « comment faire » et eux demandent un moratoire sur le projet de l'A69. » (Aboulhousen)

> **Un contexte de backlash sur les enjeux écologiques.** « On assiste à un ras-le-bol environnemental, les rapports du GIEC ont des effets contreproductifs et les gens se démobilisent. Ça se cristallise en particulier sur la route. » (Gemenne) « Aux USA, 19 états reculent fortement en matière de transition, car ils pensent qu'il y a incompatibilité entre croissance et transition. » (Jouanno)

> **Pourquoi tant de haines ?** « L'A69 est devenu un objet totémique, ce sont 53 km d'autoroutes qui cristallisent toute la crise de représentation de la route. Pourtant « toutes les cases étaient cochées » : la procédure et les 50 réunions publiques ont permis de produire une DUP purgée de recours, la dimension écologique de la route est solide (bornes électriques, parc photovoltaïque, logique de déblais / remblais et compensations environnementales, ...). Ce tronçon embarque avec lui une série d'angoisses climatiques. » (Aboulhousen)

## **Ressources documentaires citées en session :**

- VALENCE, David. Rapport de synthèse du COI « "Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions", 2022

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI\\_2022\\_Programmation\\_Synthese%20-%20def\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI_2022_Programmation_Synthese%20-%20def_0.pdf)

- CROZET, Yves. TDIE. Quel système autoroutier à l'issue des concessions ? Cinq scénarios pour poser le débat : [https://tdie.eu/storage/2023/12/Infrastructures-quel-systeme-autoroutier-a-l-issue-des-concessions-5-scenarios-pour-poser-le-debat-CS-TDIE\\_-TIM541.pdf](https://tdie.eu/storage/2023/12/Infrastructures-quel-systeme-autoroutier-a-l-issue-des-concessions-5-scenarios-pour-poser-le-debat-CS-TDIE_-TIM541.pdf)

- DATALAB, Bilan annuel des transports, 2021 [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/datalab\\_108\\_bilan\\_annuel\\_transports\\_2021\\_octobre2022.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/datalab_108_bilan_annuel_transports_2021_octobre2022.pdf)

- PALOC, Géraldine, EDF intervention sur la gestion des pics énergétiques dans le cycle de l'an passé : <https://ihedate.org/paloc-geraldine>