Nouvelle idée LREM : installer des péages sur les routes nationales !

écrit par François des Groux | 20 juillet 2019

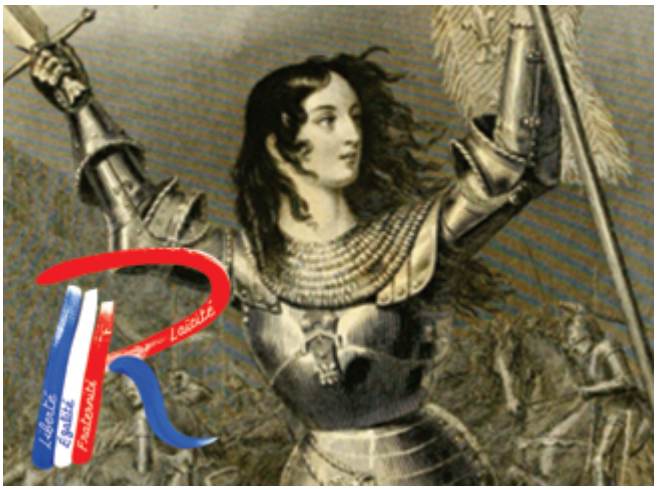

Illustration : la mythique Nationale 7 à la fin des années 50 (AFP / Leemage)

.

Mais à quoi peut donc servir le gouvernement, ses comités Théodule ou les députés LREM sinon à emmerder continuellement les Français avec de nouvelles lois, de nouvelles taxes et de nouveaux impôts ?

.

Avec Macron, il y avait déjà eu la hausse de la CSG puis, mettant le feu aux poudres en novembre 2018, la hausse de la taxe sur les carburants. Résultat : malgré une centaine de Gilets Jaunes gravement blessés, l'essence est encore plus chère qu'au début du mouvement ! *"Tout ça pour ça"* serait-on tenté de dire…

Ensuite, toujours dans le même registre de fiscalité punitive, le "Conseil de défense écologique" (oui, cela existe !) a annoncé dernièrement la création par le gouvernement d'une nouvelle écotaxe sur les billets d'avion. Cette taxe de 1,5

euros pour les vols intérieurs en classe éco pourra grimper jusqu'à 18 euros pour les vols hors d'Europe, en classe affaires. Elle s'appliquera à tous les vols au départ de la France, sauf vers la Corse et l'Outre-mer. Évidemment, ce nouveau racket ne résoudra en rien le problème du réchauffement climatique : il assèchera juste encore un peu le porte-monnaie des voyageurs et plombera certainement notre compagnie nationale.

.

Cette écotaxe est triplement critiquable : elle est démagogique, stupide sur le plan économique et complètement contradictoire avec ce que disait le gouvernement lui-même, il y a quelques mois.

Le gouvernement a vu monter les critiques sur le transport aérien, certains dans les rangs des Verts veulent même interdire les vols intérieurs. Il envoie donc signal à 180 millions d'euros par an tout de même – c'est ce que rapportera cette taxe payée par chaque voyageur qui achètera un billet d'avion en partance de la France […] Mais ces quelques euros de plus ne changeront pas les comportements, sauf peut-être des plus modestes qui devront prendre le train, ce qui ne changera rien aux émissions de CO2. Les avions continueront de décoller. C'est de la démagogie pure et en plus, c'est stupide sur le plan économique.

Cette mesure plombe Air France par rapport à ses concurrents. Forcément, puisque ce sont les vols au départ de France qui sont taxés. Mais le transport aérien est un business mondial : le taxer dans un seul pays est aberrant. Les compagnies du Golfe, Qatar, Emirates et autres – qui ne sont déjà pas soumises aux mêmes règles sociales que les compagnies européennes – peuvent dire 'merci' au gouvernement français ! Air France perd déjà beaucoup d'argent sur son réseau domestique, le taxer n'arrangera rien.

https://www.europe1.fr/economie/lecotaxe-sur-les-billets-davion-une-mesure-demagogique-stupide-et-completement-contradictoire-selon-nicolas-barre-3909018

.

Voilà pour “l’écotaxe” sur les billets d’avions. Mais ce n’est pas fini ! Désormais, nos vaillants et imaginatifs députés LREM s’attaquent à nos belles routes nationales, un peu trop gratuites à leur goût : pourquoi ne pas y installer des péages, comme sur les autoroutes ?

Quelle idée ! C’est à se demander si ces députés ne souhaitent pas un 17 novembre bis et une seconde crise des Gilets Jaunes…

Déjà, l’idée de faire payer les autoroutes et les routes nationales peut sembler saugrenue puisqu’à l’origine, c’est avec nos impôts qu’elles furent construites. Il y a des pays où les péages n’existent pas (Allemagne, Etats-Unis, Canada…) et d’autres qui ont opté pour une vignette annuelle ou hebdomadaire. Ainsi, pour circuler sur les autoroutes suisses de janvier à décembre, il suffit de débourser 40CHF (36€-prix qui n’a pas évolué depuis 15 ans).

En revanche, en France, on a choisi (évidemment !) le système le plus onéreux et le moins pratique pour les voyageurs-contribuables : outre qu’il faut s’arrêter de multiples fois pour retirer un ticket ou payer, celui-ci augmente d’année en année puisque nos belles autoroutes – payées avec nos impôts – ont été concédées par nos gouvernants à de grands groupes privés.

Résultat : de 2006 à 2016, les tarifs des péages auront connu une hausse de près de 20% tandis qu’a disparu, suite à l’automatisation des péages, 30% de la masse salariale (France Inter).

Et malgré cela, nos petits génies LREM souhaitent faire payer les routes nationales. Bientôt un Vannes-Lorient à 15€ ?

Traverser la plaine de la Crau par la N568 pour 7€ ? Rejoindre l'Andorre par une N20 à 12€ ? Avec des péages partout, ce sera, donc, le retour au Moyen-âge.

Des péages sur les routes nationales : une (mauvaise) idée qui fait son chemin

Des députés LREM militent pour que des tronçons de nationale soient concédés aux groupes autoroutiers. Oubliant que le privé n'a pas fait la preuve de son efficacité.

…

Ainsi d'après La Lettre A du 5 juin 2019, « des amendements au texte de loi d'orientation des mobilités, actuellement examiné à l'Assemblée nationale, vont autoriser l'État à faire entrer des dizaines de kilomètres de routes nationales dans le régime concessif, à la grande satisfaction des groupes autoroutiers ».

Une idée fait donc son chemin depuis au moins 2015, portée par les sociétés d'autoroutes et reprise depuis par des députés LREM et le gouvernement : privatiser les routes nationales et installer des péages.

L'usager-payeur, un principe absurde

Sur un plan politique, la France s'est construite au lendemain de la Seconde Guerre mondiale à partir du programme du Conseil national de la résistance (CNR), sur une philosophie remarquable : la démocratie globale, c'est-à-dire politique, mais aussi économique et sociale. Dans cet esprit, les routes sont là pour relier les hommes entre eux, afin de faciliter l'élévation culturelle, intellectuelle et sociale en permettant à tous de se déplacer facilement, librement et gratuitement vers les centres de pouvoir, les musées, les lycées ou les hôpitaux. C'est l'essence même du contrat social rousseauiste. Ainsi, l'impôt devient dès lors la contribution

de chacun, en fonction de ses capacités financières, au bien commun dont il peut user à sa guise. Or, faire payer les routes en fonction de son usage revient à faire payer à tout le monde la même chose, quel que soit son revenu.

Les défenseurs de la privatisation des routes incluent le député Joël Giraud (LREM) à l'initiative des amendements révélés début juin, l'Iref et l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa). Tous partent de l'hypothèse qu'il ne faut payer que ce que l'on utilise, qu'il faut rémunérer tout service rendu […] Cela reviendrait donc à ne payer l'école que si on a des enfants, et ce uniquement durant la période scolaire et jusqu'à la sortie du parcours d'études. Ce devrait être alors, aussi, comme certains le soulignaient avec un raisonnement par l'absurde, faire payer le trottoir aux piétons. Jacques Attali allait jusqu'à ironiser que « celui qui n'est pas malade ne devrait pas payer les hôpitaux ».

Par ailleurs, quand on se fait livrer parce que l'on ne possède pas de voiture, le client ne paiera pas le péage directement. C'est le livreur qui réglera, le coût se répercutant donc sur le prix de la marchandise livrée, avec une incidence additive sur la TVA… Ce sera donc le consommateur le payeur final, et non l'usager de la route. Soit une contradiction évidente avec le sens affiché du projet.

…

Les autoroutes, sources de disputes

Les profits des sociétés d'autoroute sont très élevés, autour de 17 % du chiffre d'affaires, un rendement exceptionnel. Et ces bénéfices ne cessent d'augmenter : 20 % en dix ans. Cette augmentation sera encore plus importante sous l'effet du rattrapage accordé par l'État entre 2019 à 2023 à la suite du gel des tarifs décidé en 2015 par Ségolène Royal, ministre de

l'Écologie et signé par Emmanuel Macron, ministre de l'Économie.

Cette manne financière ne présage pourtant pas en contrepartie d'un bon entretien des réseaux, à l'exemple du reste du continent. L'Europe dispose de 80 000 kilomètres d'autoroutes, dont une minorité est privatisée : l'Italie, l'Espagne, la Grèce, le Portugal et partiellement la Croatie. Les résultats sont plus qu'édifiants. En Italie, le réseau est vieillissant et manque cruellement d'investissement et d'entretien. En quatre ans, une dizaine de ponts, dont celui de Gênes, se sont écroulés dans le pays.

Les Portugais se détournent des autoroutes considérées trop chères et inaccessibles. D'autres pays européens disposent d'autoroutes gratuites à l'exemple de l'Allemagne. Dans ce modèle, c'est l'impôt acquitté par l'ensemble des citoyens qui assume indirectement les coûts des autoroutes.

…

Un concept incohérent

Cependant, le « paiement à l'usage » généralisé mettrait fin au contrat social pour un unique contrat : le contrat marchand. Dans une période socialement et économiquement difficile, notamment avec le mouvement des Gilets jaunes qui est né du sentiment d'injustice fiscale et de l'excès du coût des trajets en voiture, vouloir faire payer encore plus le trajet domicile-travail relève de la provocation.

Nous voyons ici l'incohérence d'un tel concept. Car la privatisation des routes amènerait irrémédiablement l'État à devoir subventionner ces trajets pour alléger le budget des Français les plus modestes. Une nouvelle usine à gaz, plus coûteuse que le bénéfice de la privatisation, serait créée et enrichirait un peu plus les sociétés d'autoroutes par une compensation payée par le contribuable. Nous tomberions une

fois de plus dans le principe de la socialisation des pertes et de la privatisation des profits. Apparaît donc la question de la compatibilité républicaine et de l'acceptabilité citoyenne du prix. Et, au-delà, celle d'un monde où tout deviendrait marchand.

Par Éric Vernier et L'Hocine Houanti* (The Conversation)

https://www.lepoint.fr/economie/des-peages-sur-les-routes-nationales-une-mauvaise-idee-qui-fait-son-chemin-19-07-2019-2325547_28.php