



**HAL**  
open science

## Un nouveau regard sur la route

Yves Crozet, Jean-Baptiste de Prémare, André Broto

► **To cite this version:**

Yves Crozet, Jean-Baptiste de Prémare, André Broto. Un nouveau regard sur la route. *Transports : économie, politique, société*, 2017, 501, pp.18-23. halshs-01491220

**HAL Id: halshs-01491220**

**<https://shs.hal.science/halshs-01491220v1>**

Submitted on 16 Mar 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## 3

# Un nouveau regard sur la route

par Yves Crozet, Jean-Baptiste de Prémare et André Broto,  
conseil scientifique de TDIE

*Il y a du nouveau sur la route. Un foisonnement d'innovations est progressivement en train de changer la donne. Le développement des applications numériques et la digitalisation de la mobilité jouent un rôle clé dans ce mouvement. Mais ils ne sont pas les seuls. Les mutations en cours interpellent les pouvoirs publics. Comment peuvent-ils, avec les contraintes budgétaires que l'on connaît, adapter les politiques publiques sans pour autant perdre totalement la main face à des initiatives privées parfois déstabilisantes ?*

## Infrastructures routières, mobilité routière : la nouvelle donne

La nouvelle donne de la mobilité routière se manifeste sous la forme de quatre couples d'innovations qui ne sont pas seulement techniques : de nouveaux services associés à de nouveaux comportements de mobilité; de nouveaux acteurs qui, se saisissant de nouvelles technologies, bousculent les chaînes de valeur; de nouveaux véhicules qui interrogent la forme et la gestion des infrastructures; de nouveaux usages des infrastructures routières qui dépassent le cadre de la mobilité

### ► Nouveaux services et nouveaux comportements de mobilité

Il est devenu courant de dire que le téléphone portable a été l'innovation majeure des 15 dernières années en matière de mobilité. C'est vrai dans les transports collectifs, routiers ou autres, notamment grâce à l'information en temps réel ou pour les achats de titre de transport. Mais c'est également vrai pour la mobilité individuelle, à pied, en deux roues ou en voiture particulière. Avec un smartphone aujourd'hui, et plus

généralement par le biais d'internet, il est facile d'obtenir des informations fiables sur une localisation, un itinéraire, l'état du trafic et les types de perturbations mais aussi de trouver un chauffeur ou un passager pour covoiturer et partager les frais. La frontière entre transport collectif et transport individuel devient floue. Il devient simpliste d'opposer l'automobile et le transport collectif.

C'est là que réside la principale mutation dans les comportements de mobilité. Avec la digitalisation de l'information, la multimodalité devient une évidence. Le fait d'être en permanence connecté à internet rend crédible la promesse d'une mobilité sans couture (seamless). Non pas parce le smartphone serait une baguette magique réduisant les temps de parcours ou d'attente, mais parce qu'il permet d'optimiser le déplacement. Le temps de transport, y compris le temps d'attente, peut devenir du temps utile.

Les applications destinées à optimiser la mobilité se multiplient. Il devient aisé de louer pour une courte durée la voiture d'un particulier, de savoir où il y a des places de parking, des stations de vélos en libre-service (avec les disponi-

bilités), des bornes de recharge pour un véhicule électrique tout en disposant en même temps des informations sur les transports collectifs (horaires, retards...). Parce qu'elle est emblématique de ces transformations, la « maraude électronique » développée par Uber, entre autres, nous apprend aussi que la digitalisation de la mobilité n'est pas « un long fleuve tranquille » car elle bouscule les acteurs d'une profession étroitement réglementée.

### ► De nouveaux acteurs bouleversent les chaînes de valeur du transport

L'irruption des applications dans le champ des taxis a tellement marqué les esprits que le néologisme « ubérisation » est devenu un terme générique pour désigner, parfois avec une connotation négative, les impacts potentiels sur la mobilité de la vague numérique. Cette dernière s'est déployée en plusieurs étapes et elle se traduit par l'apparition de nouveaux acteurs dans le paysage.

Une première vague de numérisation s'est manifestée dans les années 1990 avec la généralisation de l'accès à internet. Les moteurs de recherche se sont ainsi multipliés afin de fournir en quel-

ques clics des réservations d'hôtel et des billets d'avion ou de train. Cela a modifié la chaîne de valeur pour l'hôtellerie, ou les agences de voyage, mais pas fondamentalement pour les compagnies aériennes ou ferroviaires.

Les choses sont en train de changer avec la seconde vague de digitalisation, celle qui a vu de nouveaux acteurs modifier les règles du jeu dans la production de services de mobilité, et pas seulement dans le champ de l'information. Dans le domaine de la route, on pense bien sûr à Uber. Mais n'oublions pas le succès du site de covoiturage longue distance Blablacar (1 million de voyageurs par mois en France) qui se prolongera peut-être par le développement du covoiturage dynamique, de courte distance, pour les trajets urbains et périurbains.

Ces nouveaux services de mobilité ont attiré l'attention des autorités organisatrices et des exploitants de transports collectifs. Il en a résulté non seulement un regain d'intérêt pour la route, mais la prise de conscience que l'offre de services de mobilité va encore profondément évoluer dans les prochaines années au fur et à mesure que les nouveaux acteurs amélioreront leurs offres et leur visibilité. Le covoiturage devient ainsi un nouvel axe des politiques de mobilité des collectivités territoriales.

Ces mutations passées et futures ont bien été suivies par les principaux acteurs. Ce n'est pas pour rien que voyages-sncf.com est apparu dès 1998 et que la SNCF a récemment racheté un site de covoiturage et un autre de location de voiture entre particuliers. Il n'est pas jusqu'à un mode de transport apparemment daté, l'autocar privé opérant des lignes régulières sur longue distance, de reprendre du service après la déréglementation décidée récemment en Allemagne puis en France (plus de 20 millions de passagers par an en Allemagne, 4 millions en France en un

an). Là encore les chaînes de valeur sont bousculées comme le montrent les trafics ferroviaires en berne de la Deutsche Bahn et de la SNCF.

#### ► **Véhicules connectés : au-delà des enjeux technologiques**

La digitalisation de la mobilité n'a donc pas fini de chambouler le paysage, d'autant qu'une troisième vague est en germe avec l'internet des objets. Après s'être intéressée aux échanges d'information, puis aux services de mobilité, la digitalisation fait irruption dans les véhicules. Ce n'est pas un phénomène nouveau, mais avec le développement de divers degrés d'assistance à la conduite, et à terme le véhicule automatique, des bouleversements majeurs s'annoncent. Sans oublier que simultanément les véhicules électriques et hybrides semblent enfin percer sur le marché.

Les comportements de mobilité vont s'adapter aux nouveaux services. Le véhicule connecté, voire automatique va changer radicalement le rapport à l'automobile et donc les comportements d'achat.

De nouvelles chaînes de valeur devront se mettre en place car si l'usage de l'automobile se découple progressivement de sa possession, qui seront les nouveaux gestionnaires des flottes de véhicules? Des acteurs privés plus ou moins liés aux grands opérateurs de transport public? Ou faudra-t-il, une fois encore, que la puissance publique procède aux investissements nécessaires comme elle l'a fait pour les transports collectifs? Dans les deux cas se posera la question de la tarification et du financement de l'auto-partage.

Les infrastructures de transport se trouvent également interpellées. D'une part, car elles sont elles aussi concernées par l'internet des objets et d'autre part, du fait des nouvelles exigences écologiques et énergétiques. Jusqu'à quel point la

route du futur sera-t-elle digitalisée? Dans quelle mesure pourrait-elle être neutre en carbone, voire produire de l'énergie? Et qui paiera les investissements nécessaires à ces évolutions? On pense bien sûr aux bornes de recharge pour les véhicules électriques, mais il ne faut pas ignorer ce qui concerne le dialogue entre les véhicules et l'infrastructure.

#### ► **Nouveaux usages des infrastructures routières qui dépassent le cadre de la mobilité**

Les évolutions en faveur du véhicule connecté ne se feront pas sans une adaptation des infrastructures routières et de leurs équipements (signalisation horizontale et verticale, arrêts d'urgence) car les infrastructures devront être, elles-aussi, lisibles par les logiciels de conduite automatique. Une évolution de l'exploitation des réseaux sera aussi nécessaire car de nouvelles missions seront confiées au gestionnaire de réseau. Les infrastructures routières comme les panneaux de signalisation vont renseigner le système de navigation embarqué du véhicule ou du conducteur (smartphone). Le véhicule autonome va communiquer avec son environnement par le biais de l'infrastructure routière et aussi avec les autres usagers et les autres véhicules.

***Le véhicule connecté, voire automatique va changer radicalement le rapport à l'automobile.***

Les pistes d'usages possibles du véhicule autonome, qu'il s'agisse de l'auto-route fluide, de la conduite en situation de congestion, du voiturier automatique pour garer le véhicule ou des minibus automatique, nécessiteront donc des adaptations des infrastructures et de nouvelles règles de partage de l'espace routier.

Autre évolution notable, les infrastruc-

## TDIE : pour une politique des transports

tures routières et les voiries que tous les modes de transports se partagent depuis longtemps et qu'empruntent désormais les « mobilités émergentes », sont promises à d'autres usages qui sortent du champ de la mobilité : route solaire ou rue à énergie positive (thermique, photovoltaïque) tant pour les véhicules légers que les transports collectifs, route intégrant un système de recharge de véhicules électriques par induction ou disposant d'un système de distribution directe par caténares, énergie récupérée par induction lors du freinage (péage, arrêts de bus, feux rouges...). Toutes ces questions concernent au premier chef les politiques publiques, celles de l'Etat comme celle des collectivités territoriales, y compris celles qui se sont vu attribuer des compétences nouvelles : régions, métropoles, intercommunalités.

### Quelle(s) politique(s) publiques pour répondre à ces défis ?

Les innovations que nous venons de décrire, y compris celles qui sont encore en germe, ne laissent pas d'interpeller la puissance publique, tant sur ses objectifs que sur les moyens et la meilleure façon de les mettre en œuvre.

#### ► **Trafics, investissements, cadre juridique... quand les certitudes vacillent**

Les politiques publiques liées à l'usage de la route sont confrontées à la remise en cause de leurs postulats. Il y a moins de dix ans, le Grenelle de l'environnement (2009) comme le livre blanc de la Commission européenne (2011) affichaient de puissantes ambitions en termes de report modal. Pour les marchandises, le ferroviaire, devait connaître un développement sensiblement plus rapide que la route. Pour les voyageurs, les transports collectifs, et notamment

le ferroviaire, devaient se substituer à la mobilité en voiture particulière. Il est évident aujourd'hui que ces espoirs étaient exagérés. Même si des évolutions intéressantes ont été observées en zone urbaine (plus large recours à la marche à pied, aux deux roues et aux transports en commun) ou sur quelques axes ferroviaires majeurs, la route en général, et l'automobile en particulier, reste le mode de transport dominant (*voir encadré ci-dessous*).

Cette résistance de la route et de l'automobile s'accompagne depuis quelques années d'une rareté croissante des fonds publics. Les vaches grasses du transport collectif ne sont plus d'actualité. Alors que les dotations de fonctionnement baissent et qu'il faut digérer les emprunts des dernières années, l'heure est aux économies. Les investissements lourds n'ont plus la cote, le discours public met désormais l'accent sur l'optimisation des infrastructures existantes et des services qu'elles accueillent. Ce message était au cœur du rapport de la Commission Mobilité 21.

Or, comme nous l'avons vu, les innovations issues de la digitalisation, ou l'accompagnant, sont justement centrées sur l'offre de nouveaux services.

Lesquels interpellent l'action publique dans ses multiples dimensions. Ainsi, la perspective de la voiture automatique oblige à revoir la convention de Vienne sur les responsabilités juridiques en cas d'accident<sup>(1)</sup>. Les nouveaux services présentés ci-dessus (covoiturage, taxis, autocars, locations entre particuliers...) ne jouent pas sur les infrastructures et les gains de capacité ou de vitesse. Ils visent simplement à réduire les coûts de transaction entre producteurs et offreurs de services de mobilité. Il en résulte un effacement des frontières traditionnelles.

#### ► **Public-privé, marchand-non marchand... quand les frontières s'effacent**

Avec le fort développement de l'action publique qui a suivi la Première et plus encore la Seconde Guerre mondiale, le partage des rôles était bien établi. A côté des activités marchandes et des traditionnelles fonctions régaliennes (armée, justice, police), se sont rapidement développées les missions tutélaires publiques considérées comme essentielles au bien-être collectif (école, santé, réseaux...). Le secteur public non marchand<sup>(2)</sup> était complémentaire mais

### La route, vecteur central de la mobilité

#### Le réseau routier :

- 673 000 km de routes gérées par les communes,
- 379 000 km de routes gérées par les départements,
- 12 000 km de routes gérées par l'État dont 7 000 km d'autoroutes ou 2x2 voies,
- 9 000 km d'autoroutes gérées par des sociétés concessionnaires.

#### Le « poids » de la route :

- plus de 3 400 morts par an, un chiffre qui ne baisse plus,
- 40,8 Md€ de recettes fiscales spécifiques (taxes sur carburant, taxes sur assurances, taxes et redevances diverses),
- 2,3 millions d'emplois liés à la route, soit 8,3 % des emplois français,
- 87 % des déplacements de voyageurs (voitures et autocars),
- 80 % des déplacements de voyageurs se font en voiture particulière,
- 41 % des transports collectifs terrestres de personnes,
- 86 % des transports de marchandises.

clairement distinct du secteur privé marchand. La route faisait partie de la première catégorie. La quasi-totalité des routes sont en France gérées par des administrations se finançant par l'impôt. Dans ce paysage, les autoroutes à péage ne faisaient que partiellement figure d'exception. Comme la production d'électricité ou les services postaux, l'autoroute s'inscrivait dans le secteur public marchand.

Les privatisations et l'ouverture à la concurrence ont constitué une première remise en cause de ces catégories. Les missions des politiques publiques sont devenues moins claires. Un service public marchand peut être fourni par une firme privée concurrente de l'ancien monopole public (énergie, télécommunications...). Un service public non marchand peut être délégué à l'initiative privée (école, transports urbains...). Il peut aussi devenir marchand comme l'ont montré les nombreux pays européens qui ont, eux, réussi à mettre en place un péage poids lourd sur tout ou partie du réseau routier. Financer un service public par une redevance plutôt que par une taxe, voilà qui ne supprime pas mais invite à repenser l'action publique de l'Etat et des collectivités territoriales dans le domaine routier.

A son tour, la digitalisation des services de mobilité vient bousculer un peu plus les catégories anciennes. Elle déplace d'abord la frontière entre privé et public. Le monde du numérique et son puissant soutien à l'économie collaborative effacent ensuite les frontières entre marchand et non marchand, obligeant à redéfinir ce qu'est ou n'est pas une activité commerciale soumise à l'impôt et aux prélèvements sociaux. La digitalisation réduit enfin le fossé existant entre les modes de transport. La multimodalité, objectif majeur des politiques publiques de mobilité, devient une évidence pour ceux qui utilisent sur leur smart-

phone les applications créées à cet effet. Faut-il dans ces conditions laisser s'épanouir les « Cent Fleurs » de la révolution numérique et réduire l'action publique à la portion congrue ?

#### ► **Vers une nouvelle maîtrise d'ouvrage public**

Pour répondre sans précipitation à la question précédente, commençons par regarder comment ont réagi les acteurs

#### **Repenser l'action de l'Etat et des collectivités territoriales dans le domaine routier.**

publics. En matière d'information, « Bison futé » a redéfini ses missions, il ne cherche pas à concurrencer les applications qui, grâce au « Big Data » sont capables d'indiquer en temps réel l'état du trafic routier. En ce qui concerne les services de mobilité, de nombreuses collectivités cherchent à développer la mobilité collaborative en même temps que la multimodalité. Mais des questions subsistent sur la meilleure façon de procéder. Faut-il laisser la main aux « GAFA » et admettre que « googleisation » et « uberisation » sont inévitables ? Ce qui s'est passé dans le domaine des taxis montre que ce n'est pas si simple. Entre le laisser-faire et le statu quo réglementaire, les politiques publiques ont des marges de manœuvre.

De même qu'elles font depuis longtemps appel à la concurrence pour baisser les coûts de certains services, de même elles peuvent s'adosser à la vague numérique pour repenser leur action. Les objectifs de la transition écologique et énergétique demeurent. La lutte contre l'insécurité routière et la réduction des nuisances restent au sommet de l'agenda. Mais il n'est plus possible de penser que tout cela se fera par la magie du report modal facilité par de lourds investissements dans les infrastructures. Les politiques publiques

doivent être à la fois plus frugales et plus agiles. Quelques exemples en témoignent (*voir encadré p. 23*).

#### **Six recommandations pour accompagner ce nouveau regard sur la route**

Les données de trafic des dernières années rejoignent le bilan dressé ci-dessus. La route ne peut être ignorée, elle est et va rester au cœur des mobilités de passagers et de marchandises. De cette évidence, découle une première série de conséquences qui concernent les infrastructures routières. Si, comme l'a clairement énoncé la Commission Mobilité 21, la priorité doit être donnée à l'entretien et à l'optimisation de l'existant, cela doit se traduire par des mesures concrètes. Les dépenses d'entretien, de renouvellement, voire d'extension des réseaux routiers et autoroutiers doivent s'inscrire dans une nouvelle logique. Cette dernière doit tenir compte des nouveaux services de mobilité, des nouvelles opportunités et des nouvelles contraintes qui vont les accompagner, notamment en matière d'usage de l'espace public. Dans cette perspective, faut-il aller jusqu'à revoir le financement et la tarification de la route ? Une option est proposée, très certainement source de controverse, mais qui mérite au moins d'être évoquée.

#### ► **Infrastructures routières : une approche patrimoniale**

Les infrastructures routières en particulier, et les infrastructures de transport en général, constituent un patrimoine public de grande valeur. Partant de ce constat, la France attache une grande importance à l'entretien et à la modernisation de ses réseaux de transport. Il est important de rappeler que la France investit chaque année 1% de son PIB dans les infrastructures de transport, nettement plus que nos voisins anglais

## TDIE : pour une politique des transports

ou allemands (0,6%). En Europe, seule la Suisse (1,3%) fait plus que nous.

► La première recommandation est donc de conserver ce ratio de 1%, lequel est d'ailleurs recommandé par le Forum International des Transports (ITF-OECD)

**Les politiques publiques doivent être à la fois plus frugales et plus agiles.**

Mais lorsque l'on s'intéresse au détail des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans les infrastructures de transport, on observe un changement de structure problématique. La route représentait 71,8% des investissements en infrastructures de transport en 1990, 65,7% en 2010 et 45,7% en 2015<sup>(3)</sup>. Depuis quelques années, les dépenses des administrations publiques en direction des voiries routières n'ont cessé de baisser en part relative mais aussi en valeur (- 7,3% par an de 2010 à 2015). Il en résulte depuis quelques années une dégradation de la qualité des routes. Or ces dernières sont dans leur immense majorité (952 000 km sur un total d'1 million de km) entretenues par les départements (379 000 km) et les communes (673 000). Si l'on ajoute à ce risque de dégradation le fait, mentionné plus haut, que les infrastructures devront être adaptées aux véhicules connectés, il est essentiel de sanctuariser les fonds nécessaires à l'entretien du réseau routier départemental et communal.

► Notre seconde recommandation est donc de faire de l'entretien et de la modernisation du réseau routier une priorité concrétisée par des financements dédiés (cf. ci-après)

La maintenance du patrimoine routier est d'autant plus importante que ce patrimoine pourrait à l'avenir devenir producteur d'énergie et source de revenus. En outre, les nouveaux services et acteurs de la mobilité conduisent à une réflexion sur les usages publics de la voirie.

### ► **Nouvelles opportunités, nouvelles priorités, nouvelles contraintes...**

La digitalisation de la mobilité n'a pas fini de bouleverser les acteurs du transport de personnes. Pour y faire face, il faut se défier de la tyrannie du statu quo. De nouveaux acteurs doivent pouvoir entrer sur le marché pour changer les habitudes. Dans le domaine du taxi par exemple, la question n'est pas de savoir si nous allons, ou non, laisser Uber développer ses pratiques à la limite de la légalité, voire au-delà. L'important est que le service de taxi devienne en France, comme dans beaucoup de pays, un bien de consommation courante et non un bien de luxe. Si la maraude électronique permet aux taxis de ne plus se concentrer dans les aéroports et les gares, si huit courses de 20 euros rapportent autant qu'un aller-retour vers l'aéroport (avec 4 heures d'attente à la clé), alors l'objectif aura été atteint. La déréglementation du transport par autocar doit être analysée de la même façon. Elle rend possible une mobilité à longue distance pour des populations aux ressources faibles. Face aux nouveaux services de mobilité, les politiques publiques doivent être proactives.

► Notre troisième recommandation est d'inviter les politiques publiques à accepter les nouveaux entrants, tout en veillant à ce que les règles fiscales et la sécurité soient respectées comme c'est le cas pour les autocars.

L'important est de bien comprendre que ces nouveaux services et les acteurs qui les fournissent viennent bousculer les anciens repères des politiques publiques. Les autorités organisatrices de transport doivent moins se soucier de créer des lignes de transport collectif, d'acheter un parc de véhicules ou de déléguer un réseau à un prestataire. Ces missions vont demeurer pour le centre des agglomérations. Mais à côté de ces activités traditionnelles, les

politiques publiques vont devoir se concentrer sur le partage de l'espace public. Face aux perspectives du covoiturage dynamique, les politiques publiques n'ont sans doute pas à créer des applications propres à chaque agglomération. Elles doivent plutôt penser aux aménagements des points de rencontre, à la promotion de voies réservées aux co-voitureurs (High Occupancy Vehicles), à l'intégration tarifaire avec les transports collectifs...

► Notre quatrième recommandation est donc d'encourager les initiatives en matière de nouveaux services de mobilité. De même qu'à la fin des années 1990, des financements publics accompagnaient le développement des TCSP, un appel d'offres pourrait voir le jour sur l'accompagnement des nouveaux services de mobilité, notamment en matière de nouveaux usages de l'espace public (points d'arrêt pour covoiturage, parkings de dissuasion, voies réservées, gares routières, tarification intégrée...). Si un nouveau PREDIT devait voir le jour, cet appel d'offres pourrait y être intégré. Pour accompagner ce mouvement d'innovations, les politiques publiques doivent prendre conscience que de nouvelles contraintes (voies réservées, meilleure tarification du stationnement) sont nécessaires. Les nouveaux services de mobilité ne viennent pas seulement s'ajouter à l'existant, ils invitent à revoir les priorités. De même que le développement des tramways a été un moyen de réduire le trafic automobile en centre-ville, de même faut-il laisser aux nouveaux acteurs de la mobilité une place plus importante. Surtout s'ils permettent, via un meilleur taux de remplissage, de réduire les effets négatifs du transport. A ce titre, il est aussi nécessaire de maintenir, voire de renforcer les anciennes contraintes, notamment en matière de respect des règles de sécurité routière.

### ► **Faire de la route un service marchand ?**

La route est un réseau atypique du point de vue économique. Alors que les autres industries ou services en réseau font partie de l'économie marchande, la route est gratuite d'accès. Les autoroutes à péage font ici figure d'exception. Il est permis de se demander si, d'une façon progressive, cette exception ne devrait pas devenir la règle. D'autant que la circulation routière est productrice d'effets externes négatifs (insécurité, bruit, pollution...), lesquels ont donné naissance dans d'autres domaines à des règles du jeu nouvelles. Ainsi, pour les ordures ménagères, la taxe est-elle progressivement remplacée par une redevance qui doit le plus possible tenir compte des quantités de déchets (la redevance incitative). Pour l'eau potable, la règle selon laquelle « l'eau paie l'eau » (et pas les impôts paient l'eau) est désormais ancienne. Alors que les Suisses ont instauré depuis longtemps une vignette annuelle pour l'usage des autoroutes, alors que les péages ou vignettes poids lourd se multiplient en Europe, le temps n'est-il pas venu en France d'édicter un principe selon lequel « la mobilité paie la mobilité » en lieu et place de « les impôts paient la mobilité » ? Bien sûr, les usagers de la route paient

aujourd'hui des sommes conséquentes, notamment une TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) qui rapporte plus de 20 Md€. Sa base est tellement large et si simple

**Les politiques publiques vont devoir se concentrer sur le partage de l'espace public.**

à taxer qu'accroître de quelques centimes la TICPE est devenu un réflexe, surtout en période de prix relativement faible du pétrole. Mais la décarbonation de la mobilité invite à s'interroger sur cette manne. D'autant qu'elle a le défaut d'être essentiellement mobilisée pour financer des grands projets dont la rentabilité est douteuse.

► Notre cinquième recommandation est donc de faire apparaître une redevance pour tous (ou presque) les véhicules motorisés utilisant la route de façon à la faire entrer progressivement dans le champ des services marchands. Cette redevance existait jusqu'en 2000. Elle s'appelait la vignette. Depuis 1983 et les lois Defferre, elle alimentait le budget des départements, lesquels subventionnent souvent les communes pour leurs dépenses de voirie. Une vignette annuelle de 200 euros (à terme) par véhicule (50 pour

les petits, beaucoup plus pour les plus gros dont les VUL et les PL) rapporterait près de 8 Md€ par an (les administrations publiques ont investi en 2015 8,4 Md€ dans les voiries routières). Sans compter les véhicules étrangers qui seraient conduits à utiliser le réseau français

Une telle recette, affectée aux administrations qui entretiennent les routes, mais dans un budget annexe, reviendrait à créer un service public industriel de la route. Ce service pourrait être développé dans le cadre d'une répartition des rôles, à définir, entre régions (grands axes), départements et intercommunalités ou métropoles. Il pourrait se développer en faisant plus systématiquement appel à l'ingénierie du secteur privé, surtout si change, du fait de la digitalisation et de la décarbonation, la nature des dépenses d'entretien et de renouvellement du patrimoine routier.

► Notre sixième recommandation est donc de clarifier les missions des différentes collectivités territoriales en matière routière. Sur cette base les services de voirie pourraient procéder à un allotissement conduisant à confier certaines parties du réseau à des opérateurs innovants en la matière. De même que ce n'est pas aux administrations de produire les applications de la révolution numérique, de même ce ne sont pas les administrations qui peuvent s'engager dans les process innovants. Ces derniers doivent se développer sous le contrôle des administrations, mais pas en leur confiant l'intégralité de la chaîne de production. ■

### **Pour des politiques publiques plus frugales et plus agiles**

Le développement du covoiturage dynamique ne demande pas la mise en place d'applications pensées et financées par le public. Il exige par contre des actions, souvent peu coûteuses, sur l'espace viaire (points de rencontre, parkings, voies réservées...). A moindres frais, une métropole peut rester le chef d'orchestre de la mobilité quotidienne, même si les titulaires des pupitres changent.

L'ouverture à la concurrence des services d'autocar a commencé à produire ses fruits. Elle va remettre la route au centre du jeu, non seulement pour la longue distance, mais pour la mobilité régionale de centre-ville à centre-ville. La question des gares routières devient ainsi cruciale. Là aussi, il s'agit de contrôler et réorganiser les usages de l'espace public, pas de faire de lourds investissements et de se substituer aux entreprises qui produisent les services.

Pour l'entretien et la maintenance du réseau routier, les techniques sont également en train d'évoluer. Des expérimentations sont possibles, déléguant à des opérateurs innovants certaines parties du réseau. Les nouveaux usages de l'infrastructure routière peuvent constituer des pistes de valorisation du patrimoine routier qui relève du domaine public et potentiellement constituer une nouvelle ressource.

(1) Voir la décision américaine du 29 juin 2016 et celle de l'Europe, à Amsterdam, le 14 juin.

(2) L'INSEE définit comme non marchande une production fournie gratuitement aux usagers (routes, école...), ou à un prix inférieur à 50% du coût de production (crèches, piscines, transports urbains...).

(3) Dans le même temps, le ferroviaire est passé de 15,4% en 1990 à 15,2% en 2010 et 29,2% en 2015. Pour les transports collectifs, les chiffres sont respectivement de 6,4, 12,4 et 18%.