

Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Discours de clôture du congrès TDIE

Paris, mardi 2 décembre 2008

« Seul le prononcé fait foi ».

Monsieur le Premier Ministre, (Jean-Pierre RAFFARIN ???)

Monsieur le Ministre, (Michel SAPIN)

Mesdames, Messieurs les Parlementaires, (Patrick OLLIER, Philippe DURON, Michel BOUVARD, Gérard LONGUET, Yves DENIAUD, Daniel FASQUELLE, Jean-Pierre VIAL...)

Mesdames, Messieurs les Présidents et Directeurs, (Philippe DURON, Michel BOUVARD, Augustin de ROMANET...)

Mesdames, Messieurs les élus,

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de vous dire, tout d'abord, ma satisfaction de clore ce débat organisé par TDIE et la Caisse des dépôts sur le financement des infrastructures de transport. Plus que jamais, dans la situation financière et économique difficile que nous traversons – et les transports font partie des secteurs sur lesquels le moindre ralentissement économique se répercute immédiatement –, ce type de débats et de réflexions communes, à haut niveau, est indispensable.

1. Le projet de loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement adoptée à la quasi-unanimité par l'Assemblée Nationale, et en cours d'examen au Sénat, affirme la nécessité d'investir massivement dans des modes de transport alternatifs à la route. J'en rappelle les programmes emblématiques : réaliser 1.500 km de lignes nouvelles de transports collectifs urbains ; construire 2.000 km de LGV supplémentaires d'ici 2020 ; rénover le réseau ferroviaire classique ; moderniser nos infrastructures fluviales et portuaires et lancer le canal Seine Nord Europe.

Les besoins financiers de cet ambitieux programme sont importants. Le MEEDDAT a évalué le financement des projets du Grenelle à près de 100 Mds d'euros sur la période 2009-2020 pour l'ensemble des acteurs.

Dans la crise financière et la tourmente actuelle, d'aucuns considèrent que ces investissements sont irréalistes et déplacés. Je suis convaincu du contraire.

A court terme, le Grenelle aura un effet contra-cyclique, générateur de croissance immédiate. La modernisation et la remise à niveau de nos infrastructures ferroviaires ou routières offriront aux entreprises de nombreux chantiers et permettront de maintenir leur activité.

A plus long terme, le Grenelle est un plan ambitieux d'investissements publics et privés destiné à adapter notre économie aux enjeux de la lutte contre le changement climatique et l'augmentation des prix du pétrole. La crise immédiate, financière et économique, ne saurait nous exonérer de prévenir la crise majeure de demain, sauf à nous exposer à une catastrophe économique bien supérieure à celle que nous traversons.

Ces investissements participeront donc de notre politique de relance, qui exige d'être vigilants sur l'utilité sociale, économique et environnementale des projets que nous accélérons. Ce sont précisément les trois critères qui ont guidé les choix du Grenelle. Notre feuille de route est donc claire. Il faut maintenant trouver les moyens de financer les investissements et l'exploitation de l'infrastructure de transport.

« Seul le prononcé fait foi ».

2. Quelles sont les principales sources de financement des transports ? Il y a d'abord les clients, qui achètent leur ticket de la RATP ou payent leur péage entre Lyon et Paris. Il y a ensuite les contribuables, par l'intermédiaire des subventions de l'Etat et des collectivités territoriales. Il y a enfin ceux qui bénéficient indirectement du transport, comme les entreprises qui acquittent à ce titre le versement transport.

a. Je commencerai par la participation des clients. D'une façon générale, une des lignes directrices de notre politique de financement consiste à « mettre plus d'économie » dans la gestion de nos réseaux, notamment par les péages acquittés par les clients. Il est en effet normal que les clients des réseaux ferroviaires, routiers ou fluviaux contribuent à leur entretien.

- C'est cette conviction qui sous-tend notre réforme des péages ferroviaires. Nous n'aurons une infrastructure de qualité que si chacun accepte d'en payer les coûts d'usage. Il est essentiel que les prestations de Réseau Ferré de France soient rémunérées à leur « juste coût » afin que RFF cesse de perdre de l'argent à chaque train de fret.
- La redevance d'usage des infrastructures participera de cette même logique : l'ensemble des poids-lourds français et étrangers l'acquitteront. Elle induira un report des trafics vers les autoroutes concédées.
- Les péages urbains, qui feront l'objet d'un débat à l'occasion de la loi « Grenelle 2 », s'inscrivent dans cette même perspective. Nous envisageons de donner aux agglomérations françaises qui le souhaitent la possibilité de l'instaurer.

b. J'aborderai maintenant les contributions des bénéficiaires indirects. Le cas le plus connu est celui du versement transport acquitté par les entreprises. Je pense que la situation économique actuelle rend difficile – dans certains cas tout du moins – une augmentation de ce versement. Certes, j'entends les inquiétudes des collectivités quant au financement de l'exploitation des nouveaux tramways subventionnés par l'Etat. Je souligne à ce titre que l'appel à projet que nous venons de lancer est ouvert non seulement aux tramways mais également à des bus en site propre. Il faut que les collectivités trouvent le meilleur équilibre possible entre leurs besoins de transport et leur capacité de financement à long terme.

De plus, il convient de réfléchir à des solutions plus innovantes, en mobilisant par exemple les plus-values foncières réalisées autour des gares. Vous en avez parlé cet après-midi. Nous devons examiner les manières de concrétiser ces solutions.

c. J'en viens maintenant à la participation financière de l'Etat. Vous connaissez la situation de l'AFITF et le tarissement progressif du produit de cession des sociétés d'autoroute qui représentait l'essentiel de son budget. Au terme d'un long travail de programmation du budget de l'AFITF, la décision a été prise de débloquer des crédits de paiement de 13,8 Milliards d'euros pour la période 2009-2013. Ceci représente une moyenne de 2,7 milliards d'euros par an pour les cinq prochaines années. Les

« Seul le prononcé fait foi ».

investissements actuels de l'AFITF s'élevant à 2 milliards, nous ne pouvons que nous réjouir de ces moyens supplémentaires.

Comment les financerons-nous ? Par les recettes que vous connaissez bien (la taxe d'aménagement du territoire « TAT », le produit des redevances domaniales, le produit des amendes perçues par les radars) auxquelles viendront notamment s'ajouter en 2009 une subvention budgétaire de 1,2 Milliards. Cette subvention a vocation à être remplacée – ou complétée – à l'horizon 2011 par la redevance d'usage des infrastructures versée par les poids-lourds empruntant les routes nationales.

Plusieurs interrogations pèsent sur l'avenir de l'AFITF. Aussi, je viens de charger Claude Martinand, Vice-président du Conseil Général de Ecologie et du Développement Durable, d'explorer les évolutions possibles, et notamment les nouvelles missions qui pourraient être confiées à l'Agence.

Dans le contexte budgétaire qui reste malgré tout contraint, l'Etat doit faire appel à de nouveaux mécanismes de financement impliquant également le secteur privé.

Ces financements innovants présentent de nombreux avantages. Ils permettent en effet

1. de mobiliser des ressources d'origine privée sur de grands projets d'utilité nationale ;
2. d'accélérer la réalisation d'investissements publics indispensables à la collectivité ; le recours au préfinancement privé permet en effet de réaliser des projets dans le respect de contraintes strictes de coût et de délais ;
3. de faire appel à la capacité d'innovation et d'optimisation du secteur privé.
4. de partager les risques de construction et d'exploitation entre le public et le privé ;
5. de raisonner en termes de « coût global », en prenant en compte les coûts futurs de l'infrastructure, sur toute sa durée de vie : les coûts de maintenance, les coûts d'exploitation et de régénération, ou encore la facture énergétique.

Le Président de la République a demandé, le 1er octobre 2007, au Premier ministre de mettre en place un plan de développement du partenariat public-privé et de former les agents publics à cette modalité moderne de gestion publique. L'objectif était d'alléger les contraintes injustifiées, de simplifier la procédure d'utilisation et de faire du développement durable un critère incontournable de la décision de recours à ce dispositif.

La loi du 28 juillet 2008 apporte la première pierre à ce plan, en élargissant et en simplifiant le recours aux contrats de partenariat. D'un commun accord avec Christine LAGARDE et Eric WOERTH, nous avons veillé à l'intégration systématique des objectifs de développement durable dans l'ensemble des dispositions du projet de loi.

« Seul le prononcé fait foi ».

Par delà les vicissitudes de la crise financière que la France, avec ses partenaires européens et du G8, surmonte par une collaboration intergouvernementale sans précédent, je peux affirmer ma confiance dans la contribution du PPP pour répondre aux besoins du public et aux enjeux du Grenelle.

Nous suivons avec attention les projets engagés en PPP dans le domaine des transports non routiers :

- le projet GSM-R, qui consiste à établir un système numérique GSM de communication entre le train et le sol, revêt à mes yeux une importance particulière. Il s'agit en effet du premier contrat en PPP que nous devons finaliser depuis le début de la crise financière et économique. La date limite pour la remise des offres est aujourd'hui même. Le Président de RFF vient de m'informer que plusieurs groupements ont remis des offres conformes. Ceci constitue une excellente nouvelle et prouve que nous sommes en mesure de réaliser des PPP d'envergure malgré la conjoncture économique. Ce contrat est en effet estimé à plus d'un milliard d'euros. Cette belle réussite valide notre politique de relance verte par la réalisation d'infrastructures non routière en PPP ;
- l'avis d'appel public à concurrence pour le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier a été lancé le 24 septembre dernier et les offres des candidats sont attendues pour le début de l'année 2009 (1,3 Mds€) ;
- d'ici la fin de l'année, nous lancerons deux autres avis d'appels publics à concurrence, pour le projet de LGV entre Le Mans et Rennes (3,4 milliards d'euros), pour le canal à grand gabarit Seine Nord Europe (4,2 milliards d'euros) qui seront tous deux réalisés en contrat de partenariat ;
- Sera ensuite lancé le deuxième tour de l'appel d'offres pour la concession de la LGV entre Tours et Bordeaux (7 Mds€).

Dans la crise financière que nous traversons, la mobilisation des acteurs publics et privés en faveur des PPP prend un sens particulier. En effet, la raréfaction des crédits et l'augmentation des coûts de financement vont compliquer la signature de PPP. Aussi, je pense que la Caisse des Dépôts – dont je salue l'action d'investissement en capital dans nos projets d'infrastructures – peut jouer un rôle majeur dans ce cadre, en s'engageant dans de nouveaux partenariats publics-privés.

Nous sommes convaincus que les PPP constituent un outil essentiel et efficace pour mettre en œuvre nos politiques. Avec les lois Grenelle et son dispositif sur les PPP, la France dispose désormais d'un cadre législatif complet et propice à la mise en œuvre de nos engagements nationaux, – engagements que nous porterons aux échelons européens et internationaux, – engagement qui contribueront à une relance économique riche en emplois durables, avec l'aide de vous tous.

Je vous remercie de votre attention.

« Seul le prononcé fait foi ».