

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE DEMAIN

QUELLES SOLUTIONS POUR RELEVER LE DÉFI DÈS AUJOURD'HUI ?

Séminaire du 4 octobre 2006

OUVERTURE

Michel BOUVARD, Co-Président de TDIE

Mesdames, Messieurs,

Cette nouvelle rencontre fait suite à un premier séminaire organisé en mars dernier à l'Assemblée nationale, sur la question centrale et cruciale du financement des infrastructures de transport. Ce séminaire avait porté sur des sujets essentiels tels que la contractualisation et la régénération du réseau ferroviaire. Il faut à présent continuer à avancer dans cette réflexion même si, naturellement, celle-ci ne peut être considérée comme aboutie aussi rapidement. Le deuxième séminaire que nous tenons aujourd'hui, en apparence sur le même thème, est en fait destiné à explorer d'autres dimensions du sujet, l'un comme l'autre séminaire ayant pour objet final d'alimenter la plateforme politique que TDIE diffusera très largement à la fin de cette année ou au début de l'année 2007.

Nous allons débattre aujourd'hui des capacités de financement respectives des principaux financeurs que sont l'Union Européenne – j'exprime toute notre gratitude à Madame Gudrun SCHULTZE pour sa présence – l'État, les collectivités locales mais également le secteur des entreprises privées, les établissements bancaires ou les partenariats public/privé ainsi que tous les autres contrats d'association. La seconde partie de nos travaux sera consacrée à un débat sur le thème - souvent effleuré mais rarement été pris en compte dans sa totalité - du juste équilibre dans les financements entre l'utilisateur et le contribuable, sachant qu'il arrive que l'utilisateur rencontre le contribuable...

TDIE est une association qui travaille, étudie, consulte et sensibilise sur ces thématiques qui sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens et qui touchent bien sûr à la mobilité et à « transport, énergie et environnement », qui fera l'objet d'un séminaire public le 20 décembre prochain. La concertation, le débat public et l'accessibilité sociale des infrastructures de transport feront l'objet d'un autre séminaire le 29 novembre prochain. Je vous laisse le soin de découvrir dans vos dossiers l'ensemble du programme de notre association pour cet automne.

Je remercie les intervenants qui ont accepté de venir, malgré le foisonnement des initiatives relatives au transport, notamment cette semaine. Je les remercie d'avoir accepté notre invitation à débattre, dans des conditions certes très différentes de certaines autres manifestations, tant par les thématiques retenues que par la proscription de toute « langue de bois ». Le dernier séminaire avait été l'occasion pour un certain nombre d'intervenants de dire très clairement ce qu'ils pensaient. Nous souhaitons qu'il en soit de même [à l'occasion de celui-ci]. Il y aura bien évidemment une transcription écrite et une large diffusion de ce qui aura été dit, notamment avec une mise en ligne.

Merci à Pierre Van de VYVER, délégué général de l'Institut de la Gestion Déléguée que préside notre ami Claude MARTINAND qui nous dira très clairement à quelles conditions le PPP peut être une bonne solution pour le financement des infrastructures de transport. Merci à François GAUTHEY, directeur général de Voies navigables de France qui nous exposera l'utilité des PPP dans le secteur fluvial et, singulièrement, pour Seine-Nord Europe. Merci à Cyril BLESSON, chef économiste qui représente le BIPE, pour son panorama sur la situation des finances publiques nationales et locales de notre pays et sa capacité globale de financement. Le vice-président de la Commission des Finances de l'Assemblée que je suis ne manquera pas d'y être attentif et de voir si cela recoupe nos propres informations. Merci à tous les participants à la table ronde qui nous permettront un débat riche et approfondi.

Enfin, je dis notre gratitude à Juan GOMEZ de RFI. Il animera nos débats qui vont démarrer sans attendre.

Premier débat : Financements publics et privés, quels retours d'expériences pour réussir en France ?

Pierre Van DE VYVER, Délégué général de l'Institut de la Gestion Déléguée

François GAUTHEY, Directeur général de Voies navigables de France

Juan GOMEZ, journaliste, RFI

Pour ce premier débat sur les PPP, merci à Pierre Van de VYVER et à François GAUTHEY de nous rejoindre. Pierre Van de VYVER, quelles sont les préoccupations en matière de PPP ? Quels sont les objectifs de l'IGD en tant qu'acteur ?

Pierre Van de VYVER, Délégué général de l'Institut de la Gestion Déléguée

Bonjour à tous. Je salue les participants en particulier les administrateurs de l'IGD ici présents, dont Noël de SAINT-PULGENT, qui est l'homme le plus « expert » de notre conseil d'administration sur le sujet. Qu'il n'hésite pas à intervenir s'il estime que l'on peut présenter les choses différemment.

L'IGD que préside Claude MARTINAND recherche toujours une vision concertée des questions qu'il aborde. Pourquoi s'intéresser aux transports ? L'IGD s'intéresse logiquement aux sujets traités aujourd'hui car il réunit, dans ses fondateurs, un secteur des transports, un secteur des infrastructures, et un secteur des financeurs banquiers ou organismes de financement.

S'agissant des transports, nous sommes sur un service public que l'IGD analyse de façon assez particulière et qui mérite une réflexion très approfondie. C'est un service doublement essentiel car il permet le fonctionnement des autres services essentiels. J'entendais dire récemment que, pour que le lycée puisse avoir des élèves, il faut qu'il y ait un réseau de transport. Comme pour l'électricité ou l'eau potable, il y a des contraintes d'anticipations très fortes sur les transports, puisque les périodes d'investissements sont plutôt plus longues que dans les autres secteurs. Il y a en outre l'ampleur des projets, des risques exogènes forts et des obligations de service public élevées. Nous [nous situons] donc sur un nœud de problématiques très fort.

En dernier lieu, l'IGD compte à son conseil d'administration des personnes qualifiées, très versées dans ces domaines, en premier lieu son Président, Claude MARTINAND. Nous avons commencé à réfléchir sur le sujet et avons notamment conduit une réflexion économique. Nous avons, par exemple, traité le cas de la liaison fluviale Seine Nord Europe mais aussi d'autres exemples d'infrastructures de transport. Nous travaillons sur des indicateurs de performances dans les transports qui peuvent être utiles pour comparer les solutions. L'an dernier, nous avons organisé avec le président DURON une table ronde sur les infrastructures de transport. Nous visons, plus récemment, à éclairer la position des financeurs sur ces sujets.

Vous retrouverez dans une quinzaine de jours un certain nombre de ces éléments, dans une publication de l'IGD sur le point de vue des banquiers sur le financement des PPP. S'agissant du financement, il est vrai qu'il y a une alliance quasi objective entre les personnes publiques et les banquiers. Le banquier est l'élément de bouclage du contrat qui

apporte le financement et il a besoin d'une opération de qualité. Je crois que la personne publique a également besoin d'une opération de qualité. Ainsi, il y a au moins une analogie de points de vue sur une grande partie du projet.

Juan GOMEZ

Vous avez, à la demande de l'IGD, organisé un groupe de travail avec de grands banquiers concernant justement les partenariats privé/public. Qu'est-ce qui en ressort ?

Pierre Van de VYVER

À ce groupe de travail participaient des banquiers mais aussi des organismes de financement dont les territoires d'intervention sont plus ou moins larges. Entre une banque de financement très spécialisée, comme la BEI, et une banque généraliste qui a un secteur du financement des infrastructures, les approches sont assez différenciées. L'argent privé est abondant. L'argent public est très disputé. Nous étudions avec les banquiers ce qui peut rapprocher et créer des synergies.

En premier lieu, il faut que les solutions soient bonnes pour l'économie, ce qui signifie **des projets d'investissement plus nombreux**, de la croissance et des emplois. Au-delà de cette approche macroéconomique, il faut que ces solutions soient également bonnes pour l'utilisateur. Nous sommes plutôt là dans la microéconomie, avec la qualité même des projets. Il faut aussi que ces solutions soient bonnes pour les finances publiques. Quelle contribution apportons-nous à la bonne gestion communautaire des finances publiques, tout en distinguant l'argent local, de l'argent national ou de celui de la solidarité européenne ?

Si tout ceci fait de bons projets pour les utilisateurs, une bonne économie pour le pays et de bonnes finances publiques, il faut, en plus, pour que les acteurs soient présents et que la solution soit bonne pour les réalisateurs. C'est ce que les banquiers ont rappelé. La solution doit être notamment bonne pour les financeurs qui vont rendre les projets réalisables en apportant de la dette publique nationale ou locale ; ils vont se mettre en réseau avec des investisseurs en abordant les questions de risque, de rémunération - le *leverage* pour dimensionner la dette privée -, sachant qu'aujourd'hui les banquiers sont assez perplexes. En effet, ils ont abordé ce marché comme s'il était *mature*. Les conditions bancaires dans les opérations correspondent à des conditions d'un marché mature. On arrive à monter des opérations avec 10 % de fonds propres, voire 5 %. Il y a donc constitution d'une dette caractérisée par un niveau bas des frais financiers, mais le nombre d'opérations n'est pas du tout *mature*. Nous sommes vraiment au niveau du plus petit nombre. Il y a donc un risque général, identifié par la profession, qu'il arrive un contre-exemple majeur et que, d'un comportement mature au démarrage, le marché revienne à un comportement frileux.

Les questions de dettes privées sont très importantes puisqu'elles se ventilent de plusieurs façons jusqu'à la titrisation. Comme je le disais, la communauté de finalités est forte. Il y a des limites. Une certaine sincérité dans les analyses est nécessaire pour concilier les intérêts et bien construire les opérations : à titre d'exemple, un montage financier à marge quasi-nulle sous-tend la perspective de révisions futures.

Juan GOMEZ

Il faut donc une cohérence des règles de mise en œuvre. Parallèlement, y a-t-il parfois, ou souvent, une incompréhension entre les banquiers et le public ?

Pierre Van de VYVER

On entre dans le cœur du sujet. Il est exact que la vision du montage de ces opérations n'est pas partagée. Les règles du jeu ne sont pas clarifiées comme les banquiers le souhaiteraient, avec des conditions de compétition claires. L'IGD, avec les services de Noël de SAINT-PULGENT, a travaillé, par exemple, très largement à l'élaboration d'une charte du dialogue compétitif ou à l'évaluation des contrats globaux..., à un comparateur de service public «à la française» (*public sector comparator* en anglais) nécessaire pour la conduite des analyses comparatives.

Nous faisons face à des questions cruciales sur la compétition et sur l'adaptation dans le temps, à la fois des contrats et des groupements. L'effet du temps n'est pas encore bien intégré pour aider tout le monde à s'impliquer avec une confiance suffisante.

Le point le plus important est peut-être de se mettre d'accord sur la *best value for money*, ce qui est très difficile actuellement avec des administrations qui, souvent, ne connaissent pas leurs propres coûts. Nous avons déjà une difficulté à faire des comparaisons budgétaires et s'il faut passer à des aspects d'utilité socio-économique, il y a divorce complet : les budgétaires essayent de résister pour éviter que les politiques n'anticipent des opérations, quitte à mettre un petit peu plus d'argent «sur la table». Pour créer de la richesse nationale, le prix à payer peut être d'anticiper la dépense de quelques euros. Il n'y a pas un industriel qui ne fonctionne pas ainsi. La question est donc fondamentale.

Nous rencontrons également des difficultés dans l'harmonisation des règles de mise en œuvre des projets selon les modes de gestion. Les banquiers se disent concernés, puisque les modes de financement sont très différenciés dans les modes de gestion des opérations.

Enfin dernier point, qui est celui dont on discute le plus : l'adaptation au contexte avec un réalisme dans la répartition des risques et les questions de propriétés des biens. Tout dépend, en face des obligations de service public, du niveau des apports en biens des personnes publiques ou du niveau des subventions pour rendre bancables et donc faisables les opérations. Par ailleurs, les créances doivent-elles être acquises par avance ? Nous voyons que toute une série de sujets préoccupe encore les banquiers.

Juan GOMEZ

Peut-on dire que le PPP est la solution pour le financement des infrastructures de transport ?

Pierre Van de VYVER

La PPP est la solution si elle est placée dans un bon cadre et bien conçue. Les banquiers n'aiment pas le risque, mais ils apprécient un peu de «jeu» dans les opérations pour essayer de créer de la valeur. Une opération dans laquelle les conditions sont trop figées ne permettra pas de se comporter de façon suffisamment innovante. Il faut donc traiter les effets de durée à la fois par des capacités d'adaptation des contrats, mais aussi par des «upsides» potentiels : la rémunération ne doit pas seulement être revue à la baisse ; des perspectives de revenus annexes et de durée supplémentaire sont motivantes ; la durée peut être partiellement endogène. Il faut que l'on puisse récompenser de bonnes exploitations et que les risques soient bien appréciés, de façon à susciter l'innovation technologique et l'innovation sur les montages. On constate que ces approches sont productives relativement.

Actuellement, les banquiers ne veulent pas s'exprimer sur leurs ratios internes de peur que ceci ne soit trop normalisateur. Le rapport se limitera à fournir des fourchettes de coût du risque.

Avec l'optimisation contractuelle obtenue par la globalisation, la responsabilité fonctionnelle, depuis l'ingénierie jusqu'à la construction, les essais, l'exploitation et le financement, on crée une efficacité supplémentaire suffisante pour financer, dans bon nombre de cas, la couverture des risques – parce que l'on est en coût complet – et générer des utilités socio-économiques très supérieures. Si les projets remplissent ces conditions, nous sommes dans une situation quasiment idéale. Pour un élu, trouver quelqu'un qui gère mieux les « deniers » que ses propres services parce que c'est sa mission et qu'il a les systèmes de gestion, c'est trouver un service. En plus, cette personne rend un service en réalisant l'optimisation du système, pour laquelle les élus ne disposent pas de l'ingénierie spécialisée requise. Le partenaire privé est obligé d'optimiser le système pour créer sa rémunération.

Il y a donc vraiment une alliance objective. Il ne faut pas qu'elle soit perçue par nos fonctionnaires comme une remise en cause de leurs activités de maîtrise d'œuvre. Il s'agit plutôt de ramener la maîtrise publique vers sa fonction primitive : donner l'ordre et contrôler en laissant les activités opérationnelles aux entrepreneurs.

Juan GOMEZ

François GAUTHEY, avant d'évoquer le projet de canal Seine-Nord Europe, je rappelle que vous avez été conseiller de Jean-Pierre RAFFARIN et que vous avez préparé l'ordonnance PPP. Quel était l'état d'esprit à cette époque ?

François GAUTHEY, Directeur général des Voies navigables de France.

En 2002 et 2003, il régnait le sentiment qu'un certain nombre de projets locaux étaient bloqués. Pour débloquer ces projets de petite, moyenne ou grande taille, on sentait la nécessité d'abattre des cloisons entre deux mondes qui se comprenaient mal : celui des décideurs, plutôt du côté du public, et celui des opérateurs, plutôt du milieu privé, de l'entreprise. Ce qui dominait était donc une volonté d'agir tant sur les coûts que sur les recettes.

Concernant les coûts, une double action était possible :

- D'une part en essayant d'être plus efficace sur la bonne allocation des risques : en effet, les dérives de coûts, qui sont parfois trop fréquentes sur un certain nombre de projets, rendent ensuite les décideurs « frileux », car ils ont toujours le sentiment qu'on leur vend un projet à un certain prix mais qu'in fine, le prix à payer sera 60 % plus élevé ;
- D'autre part, le simple fait de trouver quel est l'opérateur ou l'agent le plus à même de gérer un risque, conduit à une autre dimension importante : lorsque l'on travaille de façon trop séquentielle sur un projet, on a toujours tendance à vouloir « le mouton à cinq pattes », mais on se rend compte que les conséquences financières ne valent pas le coup : raisonner de façon trop séquentielle ne donne pas forcément le meilleur rapport efficacité/coût.

Pour les recettes, la question se posait : comment les élargir le plus possible ? Nous avons en tête l'exemple du grand stade de France, qui n'est pas qu'un stade de sport avec une équipe et quelques matchs dans l'année. On a su mettre en place un certain nombre de programmes, de spectacles qu'un opérateur public n'aurait peut-être pas trouvés.

C'est cette triple action sur le programme, sur la maîtrise des risques et sur les recettes qui était recherchée.

Juan GOMEZ

Avez-vous le sentiment que cela entre dans les esprits ?

Pierre Van de VYVER

La mission d'appui étant présente, elle observe au travers des évaluations, bien avant l'IGD, des signes de décollage. L'IGD a décidé avec la mission d'appui de mettre en place un observatoire. Il faut savoir qu'un certain nombre de membres de l'IGD ont déjà leur propre observatoire. En effet, le nombre d'opérations projetées augmente fortement et le nombre de secteurs concernés s'élargit. L'évolution a surtout concerné jusqu'à présent les opérations liées aux lois sectorielles - LOPSI, LOPJ, Ordonnance Santé - mais les opérations en PPP sont maintenant identifiées pour un certain nombre. On parle d'initiatives privées dans certains cas. Peut-être Noël de SAINT-PULGENT pourrait-il donner deux ou trois informations sur la diversité des projets ?

Noël de SAINT-PULGENT

Il y a effectivement une cinquantaine de projets qui ont démarré au niveau de l'évaluation. Ils ne sont pas tous en compétition. Pour la plupart d'entre eux, cela viendra. Ils concernent des domaines extrêmement variés. Il est très encourageant de constater qu'il y a beaucoup de projets de collectivités territoriales - la procédure de décision est tout de même souvent plus simple pour des régions, en passant par les conseils généraux, sur des projets variés allant du BTP aux technologies nouvelles et aux NTIC. Nous avons ainsi la couverture des zones blanches en haut débit en Haute Auvergne, la gestion du parc informatique des collèges d'Eure-et-Loir, etc. Il est effectivement très encourageant de voir que le spectre des acteurs ainsi que le sujet sont larges.

Juan GOMEZ

François GAUTHEY, pouvez-vous évoquer ce projet Seine-Nord Europe ?

François GAUTHEY

Pour ce projet, le recours au PPP répond vraiment tout à fait aux trois éléments que je mentionnais.

Je vous présente rapidement le projet Seine-Nord Europe. Il s'agit de construire un canal de grand gabarit entre les vallées de l'Oise et de l'Escaut. Le but est d'arrimer le bassin de la Seine au réseau européen de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin. C'est un projet très ambitieux : intégrer la moitié nord de la France au cœur de l'Europe rhénane. Nous aurons 106 kilomètres de canaux, avec un pont-canal sur la Somme de 1 600 mètres. Le coût total est de 3,2 milliards d'euros. Il n'y a jamais eu à ce jour de projet de PPP de cette taille. Je pense que ce sera le projet le plus important sur l'ensemble des secteurs des transports. Le Ministre doit lancer l'enquête publique dans les prochaines semaines.

Il s'agit d'un bon exemple de ce que le PPP peut apporter à un projet au regard des trois éléments évoqués.

- Nous avons fait un travail très en profondeur pour identifier l'ensemble des risques qui peuvent peser sur un tel projet : les risques de construction, de performance des

installations, de trafic et de financement. Plus de 500 risques ont été évalués, 134 ont été étudiés de près.

- On a cherché à déterminer quel agent économique sera le plus à même de supporter le risque. Pour le risque trafic, par exemple, qui d'un opérateur privé ou de la puissance publique est en mesure de le prendre ? Nous avons opté pour la puissance publique car nous avons estimé que la prime de risque n'était pas suffisamment importante pour qu'un opérateur privé puisse prendre ce risque. S'il le prenait, le coût serait tel que la valeur globale serait malmenée. En revanche, le risque de construction, comme le risque de performance, sera pris par l'opérateur privé.

Sur un risque évalué globalement à 360 millions d'euros - ce qui représente la somme de tous les risques et pour chacun le produit de la probabilité qu'il arrive -, en donnant à chaque agent la responsabilité qu'il est le mieux à même de gérer, on diminue le montant de 360 millions d'euros à 250 millions. 160 seraient transférés à des opérateurs privés et 90 resteraient à la puissance publique.

C'est sur la seconde dimension du programme que nous avons le plus travaillé et que les avancées sont les plus importantes. Notre but n'est pas de réaliser uniquement une infrastructure de transport, mais de peser sur la chaîne de transport sur un axe et de faire en sorte que le développement créé par cette infrastructure puisse profiter à l'ensemble des collectivités territoriales qu'il traverse. C'est bien évidemment crucial pour l'acceptabilité de ce projet. Les consultations que nous avons eues sur ce point sont, pour l'instant, excellentes et le taux de retour est très satisfaisant.

- La troisième dimension sur laquelle nous avons travaillé porte sur les potentialités qu'une vision strictement transport n'aurait pas pu déceler. Nombre de recettes annexes sont possibles. Elles sont même souhaitables et elles participent à l'équilibre de ce projet et de son acceptabilité.

Je pense, par exemple, à la vente d'eau. Nous avons un déficit en eau dans la région nord de la France : ce canal va permettre de vendre de l'eau dans la région lilloise en pompant plus au sud et moins au nord. Cela apportera une recette supplémentaire.

Je pense également à toutes les activités de tourisme qui seront permises par cette infrastructure : deux lacs seront construits, sur lesquels on développera des activités.

Je pense aussi au développement des bases de logistique le long de ce canal par la création de ports intérieurs. C'est la première fois que les ports intérieurs sont inclus dans le périmètre de la DUP. Cela a pour but que le développement permis par cette structure et la richesse créée puissent bénéficier et nourrir ce projet de canal.

En résumé, le PPP permet d'être beaucoup plus efficace et économe sur ces trois dimensions et de réaliser le projet, alors qu'une conduite plus classique ne l'aurait pas permis.

Pierre Van de VYVER

L'IGD va publier le rapport de Christian SAINT-ÉTIENNE sur la dimension économique des partenariats public/privé, en tant que leviers pour l'investissement, la croissance et l'emploi. Le cas de Seine-Nord Europe figurait dans les simulations étudiées. On a constaté que l'étude développée par ce projet était d'une qualité exceptionnelle par rapport à la plupart des autres études. Est-ce lié au dialogue qui s'est instauré et à la taille du projet qui permettait d'amplifier le questionnement ? Toujours est-il que c'est très pédagogique et je suis convaincu que **de nombreux d'éléments n'auraient pas été étudiés en maîtrise d'ouvrage traditionnelle**. En effet, l'imputabilité de la dépense a été vérifiée à l'extrême car, devant chaque euro, il fallait apporter du concret. Cela a été fait de façon remarquable.

Deuxième point que l'on constate dans les projets où l'on approfondit la démarche des choix à long terme, cela amène à réfléchir sur les politiques publiques que l'on met en place, car un grand nombre d'entre elles interfère directement avec ces projets. En effet, soit vous conservez le potentiel fiscal, soit vous gardez de l'économie locale, soit vous développez des politiques contraires par ailleurs. Il y a également le cadre général : dans cette période de développement du projet, la norme et la réglementation évoluent. On s'interroge sur tous ces points, c'est extrêmement enrichissant en matière de développement de la responsabilité dans les choix publics.

Échanges avec la salle

Rémi PRUDHOMME, Université Paris XII

Je suis frappé de l'évolution de la notion de PPP au cours des années.

On est parti de cas où il s'agissait de financer des projets de responsabilité publique pour lesquels des usagers payaient. L'eau, un stade, des autoroutes étaient des exemples typiques où tous les avantages qui ont été avancés s'appliquent sans aucun doute.

Dans un deuxième temps, on s'est aperçu que des projets ne pouvaient pas être payés en totalité par les usagers. La moitié du coût devait finalement être supportée par le contribuable. La question posée était de savoir si le PPP était intéressant. La réponse était plutôt positive car l'efficacité supplémentaire du privé par rapport à celle du public est grande comme on vient de le souligner. En outre, cela permettait de gagner du temps. On se trouvait donc dans un cas de figure où l'on considérait qu'il était légitime de subventionner un concessionnaire privé, car il allait par ailleurs apporter des gains d'efficacité.

À présent, on veut appliquer le PPP à des projets intégralement financés par le contribuable. Seine-Nord appartient à cette catégorie. Je fais partie de la Commission du Conseil général des Ponts qui a examiné les projets que vous évoquez avec admiration, mais pour lesquels cette commission a relevé de grandes faiblesses.

Il s'agit de dépenser quatre milliards d'argent public et d'augmenter d'autant la dette de l'État. Il est certain qu'il y a 200 ou 300 millions d'euros à gagner en faisant intervenir des entreprises privées. Cela dit, les études ont été faites à l'initiative de Voies navigables de France par des bureaux d'études et leur grande qualité ne doit pas grand-chose à la dimension PPP. Les bateaux qui emprunteront ce canal ne paieront pratiquement rien et ce qui est payé suffira à peine à couvrir les frais de fonctionnement. Il s'agit donc d'une augmentation de la dette de quatre milliards. On peut avoir un PPP « cache-sexe », on peut habiller cette augmentation de la dette d'un costume plus ou moins bien coupé, mais on ne changera pas grand-chose à ce fait majeur.

On peut penser qu'il est bon d'augmenter la dette pour avoir des bateaux qui transporteront des granulats. Ce n'est pas absurde. Je vois en tout cas un problème : il n'y a plus d'argent dans les caisses de l'État, mais on veut tout de même faire des dépenses. Pour cela, on fait appel aux PPP. Je pense qu'il y a un moment où cela devient très inquiétant et peu convenable.

François GAUTHEY

Quelques chiffres d'abord, car quelques contre-vérités ont été dites. Vous parlez d'une dérive : je rappelle qu'il n'est pas tout à fait exact de dire que le programme autoroutier français que vous décrivez est entièrement subventionné par le péage. Avant que l'on ait changé le système, c'est le péage des anciennes autoroutes qui payaient les nouvelles

autoroutes qui nécessitaient de fait une subvention publique. Il n'y a donc pas une dérive du système, puisque la construction des autoroutes nécessite déjà des subventions publiques depuis 20, 30 ou 40 ans.

Autre point que je voudrais préciser : vous dites qu'aucun péage n'est prévu sur Seine-Nord. C'était dans le projet de 1997. Depuis, comme vous le savez, nous avons retravaillé sur le projet qui prévoit désormais un niveau de péage relativement important qui permet de financer l'exploitation ainsi que la maintenance et de financer environ 20 % de l'investissement. Ces chiffres figurent dans le dossier : ils ne peuvent pas être contestés.

Troisième point, la commission à laquelle vous appartenez et dont vous devez être solidaire a évalué le TRI de cette infrastructure autour de 6 %. On ne peut pas dire que cette infrastructure ne sert à rien, si ce n'est à faire passer des bateaux remplis de granulats.

Revenons à la question du PPP. Ce n'est pas parce qu'une opération est en PPP qu'elle est « bien » et inversement. Un débat porte sur la pertinence de telle ou telle infrastructure et des études sont réalisées. Celles auxquelles vous avez participé donnent des taux de TRI supérieurs à certains projets de TGV. Un autre débat est de savoir ensuite si le PPP apporte un « plus » dans le projet. Je le pense et je vais essayer de le démontrer, même si je ne demande pas à ce que tout le monde soit convaincu.

Pierre de VYVER

Je répondrai à la question des études préalables. Je rappelle que c'est l'Ordonnance de juin 2004 qui a instauré l'obligation de l'analyse comparative avant de choisir un mode de gestion. L'origine du financement n'est pas déterminante dans l'émergence d'un projet qui utilise au mieux la ressource financière. On constate que, dans ces solutions où chacun apporte ce qu'il sait faire au mieux, on est plus efficace. En contrat global, il y a une réduction des dérives de coûts de réalisation mais également des dérives dans le temps, qui s'expriment à la fois en perte de valeur résiduelle des ouvrages, car les ouvrages sont effectivement entretenus – (avec par exemple, le PPP sur les lycées) - mais aussi des dérives de qualité de service.

On voit bien que l'on crée une imputabilité supplémentaire et que l'on alimente moins la spirale de prise en charge progressive des risques qui se révèlent : en régie, si des agents doivent rester 40 ans sur le même ouvrage, leur retraite, qui sera payée par le contribuable français, n'était pas provisionnée jusqu'alors. Dans le cas d'un opérateur privé, le coût de l'opération comprend l'ensemble des charges salariales. C'est une différence fondamentale si l'on veut sortir de la spirale infernale de l'augmentation des prélèvements obligatoires. Il y a donc par cette approche le moyen de mesurer par avance les conséquences à long terme des choix.

Noël de SAINT-PULGENT

Il faut peut-être réconcilier les points de vue. Il ne faut pas demander à l'outil de commande publique qu'est le PPP de se substituer aux décideurs pour opérer les choix. Il est vrai qu'il y a un débat sur l'intérêt de faire ou non le projet Seine-Nord Europe dans les années qui viennent, tout comme d'autres projets font l'objet d'autres débats. L'outil que l'on choisira n'améliorera ou ne dégradera la situation qu'à la marge, il ne le changera pas fondamentalement. Ensuite, une fois le choix fait, on peut réfléchir sur le meilleur outil. C'est le but de l'analyse comparative, prévue dans l'ordonnance. À nouveau, **elle ne se substitue pas au politique**. Elle suppose que l'on ait fait le choix et ensuite que l'on compare les différents modes.

Dans le cas de Seine-Nord Europe, il est très intéressant de voir que plusieurs scénarios ont été réalisés par VNF. Nous avons retenu le moins favorable. Les deux autres

étaient celui, intermédiaire, du Conseil Général des Ponts dans sa version de fin juillet et celui du Ministère des Finances, qui était en fait un scénario du Conseil Général des Ponts de fin juillet avant qu'il n'ait pris en compte les remarques des économistes de VNF. Nous avons comparé les différentes solutions de ces scénarios avec deux choix possibles : soit une maîtrise d'ouvrage public avec une construction puis une exploitation du canal en régie par VNF ou affermant l'exploitation, une fois la construction réalisée, soit un contrat de partenariat. À condition de prendre en compte l'analyse des risques et le surplus économique dégagé par une mise en service plus tôt - sinon les scénarios maîtrise de l'ouvrage public prennent l'avantage - il est légitime, si l'on gagne 18 mois voire davantage, que l'on prenne en compte l'utilité économique qu'apporte ce canal pendant ces 18 mois.

Le PPP apporte un petit « plus » dans tous les scénarios, même si cela ne change pas fondamentalement les données du problème. **Cela représente tout de même des économies pour la puissance publique, grâce au transfert des risques et à la prise en compte du surplus économique.** Dans un des cas, le plus extrême, on arrive à peu près à égalité, mais, dans tous les autres cas, les écarts peuvent être assez significatifs. Paradoxalement, c'est dans le scénario intermédiaire du Conseil Général des Ponts dans sa version finale que le PPP apparaît le plus intéressant en termes d'écart par rapport à la situation [...].

Encore une fois, cela n'empêchera pas le débat, ce qui est sain. En outre, celui-ci doit être fondamentalement politique. Nous avons en effet un calcul économique qui donne des informations claires et ce que pensent un certain nombre de fonctionnaires, qui ne sont pas nécessairement d'accord. Il y a également une mission politique et ce qui est ressenti sur le terrain. Je le constate d'ailleurs dans un autre projet qui pourrait faire l'objet d'un PPP, le projet Lyon/Turin : il y a un décalage entre ce que ressentent les experts plus prudents et la pression politique, tous partis confondus de droite comme de gauche...

Deuxième débat : Financements publics, qui peut encore payer ?

- *État et collectivités locales : qui règle la facture aujourd'hui ?*
- *Qu'attendre de l'Union Européenne à 25 ?*
- *Les RTE-T sont-ils finançables ?*

Gudrun SCHULTZE, DG-Tren, Commission européenne

Cyril BLESSON, Directeur Macro-Économie du BIPE

Cyril BLESSON, Directeur Macro-Économie du BIPE

Je suis consultant et j'évoquerai l'État des finances publiques : je parle donc sous contrôle et j'essaierai de faire attention à mes propos ! Il s'agit de travaux menés dans le cadre d'une étude en cours de réalisation sur le financement des infrastructures à long terme.

Nous avons, bien entendu, commencé par regarder l'état de nos finances publiques. Nous allons d'abord évoquer la croissance économique, car nous sommes souvent conduits, dans ce débat, à nous demander si cette croissance économique va dynamiser les recettes et permettre de résoudre les problèmes. Avec une croissance à 5 %, nous n'aurions pas de problème de financement à nous poser. Malheureusement, nous sommes dans un

environnement de croissance faible, comme le montre l'évolution du PIB par tête dans l'ensemble des pays développés sur une longue période. L'Europe est la zone où le PIB par tête augmente le moins en très longue période et même moins rapidement qu'au Japon, qui a pourtant connu des difficultés économiques durables dans les années 1990. Or, l'élévation de son PIB par tête est tout de même supérieure à celui de l'Europe.

Je pourrais en commenter indéfiniment les causes :

- La pression concurrentielle des pays émergents,
- La construction européenne «douloureuse» - avec la «course à Maastricht» - mais totalement inachevée, notamment en ce qui concerne la coopération budgétaire, la politique d'échanges, etc.
- La faible croissance démographique, qui va bientôt avoir également de gros impacts sur notre croissance économique et nos finances publiques.

Avec une croissance de la population en âge de travailler de l'ordre de 0,3 % par an - ce qui représente une chute par rapport aux années précédentes -, nous allons connaître des problèmes de ressources de travail, pour continuer à assurer une croissance forte. Nous pouvons bien sûr compenser partiellement cela en augmentant les taux de participation, c'est-à-dire en faisant travailler plus d'individus en âge de travailler. C'est l'objet des réformes de retraite, de l'allongement des durées de travail et du recours à l'emploi formation des jeunes et n'oublions pas la réserve du chômage qui nous laisse un peu de marge de manœuvre.

On se dirige – cela fait consensus - vers **une croissance européenne relativement faible**, avec un PIB français en croissance de seulement 1,8 % par an à l'horizon de 2015. On conserverait donc une croissance économique peu dynamique. Je pense que l'ensemble de mes confrères serait d'accord à moyen terme pour des scénarios aussi limités. Voilà ce que nous pouvons dire sur l'environnement global.

Examinons à présent l'évolution des finances publiques avec l'ensemble des administrations, puis dans le détail. Il ne s'agit pas des chiffres officiels du Gouvernement mais des prévisions du BIPE, à 2 ou 3 dixièmes de points près, sur l'évolution des déficits publics.

Nous ne croyons pas vraiment aux 2,5 % annoncés pour 2005 et nous n'avons pas tout à fait le même scénario de croissance que M. Breton. Ce qui compte dans ce débat est le niveau de la dette, qui n'a cessé d'augmenter depuis 2000, après une petite amélioration avec la bonne conjoncture de la fin des années quatre-vingt-dix. Nous sommes en train de stabiliser la dette. Nous nous situons dans une phase d'amélioration conjoncturelle : c'est donc normal.

À moyen terme, il faut avoir conscience que la pression fiscale est déjà élevée et que les objectifs gouvernementaux affichent sa baisse. Un gouvernement d'une coloration politique différente n'aurait pas d'objectif fondamentalement différent.

Dès lors, cela pose un problème à long terme.

L'ensemble des branches du déficit public va être soumis à une très forte pression, notamment du fait du vieillissement de la population. Les travaux officiels du COR - post Fillon - examinent l'évolution de la branche retraite et le poids que le vieillissement fera peser sur les finances publiques. Deux scénarios sont présentés : comment va évoluer le besoin de financement des régimes avec un taux de chômage de 7 % ou de 9 % à partir de 2015.

Dès 2020, la pression sera inférieure de moins 1,6 point de PIB, c'est-à-dire de déficit public généré uniquement par la branche retraite, soit 12 milliards d'euros environ. Le fond de réserve des retraites ne permettra pas de faire face à ce problème, car il n'a pas été abondé comme cela avait été annoncé. Il pèse aujourd'hui très peu et, selon les calculs que

nous avons faits, il sera épuisé dès 2030. Compte tenu de ces signaux, il faut s'attendre, une fois l'élection passée, à la mise en place de réformes sur les retraites pour résoudre ce problème. On se dirige vers des pressions extrêmement importantes sur les finances publiques, rien que sur la branche retraite.

Le vieillissement a une deuxième incidence sur l'évolution de la branche maladie. Les travaux du Haut Conseil de l'Assurance-Maladie montrent l'évolution du déficit de la branche maladie en fonction d'hypothèses d'écart de la croissance des dépenses de santé par rapport à l'évolution du PIB. Les experts du BIPE estiment que le scénario d'une croissance de 2 % des dépenses de santé est un peu extrême et l'on se dirigerait plutôt vers 1 à 1,5 %, ce qui fait, tout de même, près de 100 milliards d'euros de déficits à l'horizon 2020.

Ces travaux ont été faits avant les dernières données – qui sont un peu meilleures – sur le déficit de l'assurance-maladie. On observe toutefois un vieillissement de la population, un allongement de la durée de vie, un certain nombre de maladies un peu plus fréquentes et des individus souffrant de leur maladie plus longtemps. Les déficits de dépenses de santé iront donc croissants et de nouvelles réformes sont donc à venir. Un deuxième choc majeur pèse de ce fait sur nos finances publiques à moyen terme. Il n'a pas encore été totalement traité.

Des efforts conséquents sont à venir.

Pour ramener la dette à 60 % du PIB en 2015, il faut un déficit public de moins 1,5 % du PIB dès 2009, alors qu'il se situe actuellement à moins 2,7 ou 2,9 %. Des progrès importants doivent donc être réalisés, ne serait-ce que pour stabiliser la dette à 60 % en 2015, avant le choc du vieillissement.

L'impact du non-renouvellement des fonctionnaires n'est pas la « panacée ». Certes, il freinera les dépenses de fonctionnement, mais on est bien obligés de renouveler les fonctionnaires dans les hôpitaux, la police etc. En faisant l'hypothèse d'un renouvellement d'un sur deux, nous aurons d'ici 2015 4 à 5 milliards d'euros d'économies sur les dépenses de fonctionnement. Ce n'est pas suffisant et ne résoudra pas le problème des finances publiques.

Des réformes sont à faire sur la branche retraite, la branche santé, sur les collectivités locales mais également sur l'État central et le niveau de la dépense. Certaines sont déjà en place et limitent le niveau de la dépense publique.

L'évolution des finances des collectivités locales a des incidences sur ce débat, car ce sont des acteurs majeurs pour l'évolution des infrastructures.

Examinons l'évolution des différentes composantes des administrations, l'État, les ODAC qui sont les Organismes Divers d'Administrations Centrales, les APUL, Administrations Publiques Locales et les ASS, Administrations de Sécurité Sociale. Les transferts de l'État concernent également les transferts de près de 100 000 milliards d'euros vers les autres administrations. Les chiffres montrent le progrès de la dette de l'État qui représente 10 % de son budget, ainsi que des dépenses de fonctionnement qui pèsent beaucoup alors que les dépenses d'investissement ne représentent que 6,2 % du budget global des administrations. Il est intéressant de voir ce qui pèse dans ces dépenses d'investissement public. Les APUL ont connu une montée en puissance constante alors que, durant la période 1961-1970, les ODAC bénéficiaient davantage des investissements, 32 % contre 20 % actuellement. La part des APUL représente désormais 69,5 %. Ces chiffres concernent les investissements civils et non militaires.

Concernant les collectivités locales et la problématique des transports, nous ne sommes pas sur une logique uniquement d'investissement mais aussi de fonctionnement. **Elles financent désormais les deux tiers des dépenses publiques en transport** avec un montant très important en fonctionnement et un peu moins en investissement. Elles sont tout de même le « poids lourd » de la problématique qui nous intéresse aujourd'hui.

L'état des finances publiques des collectivités locales est plutôt bon après des années difficiles. On a observé une très forte réduction de l'endettement, une très forte amélioration des déficits publics. Quelques scandales ont émaillé les années quatre-vingt-dix puis les choses sont rentrées dans l'ordre. La preuve en est que la dette des administrations publiques locales a reculé et que le déficit semble s'être amélioré en 2005. Cependant, on est bien dans une phase où le déficit des administrations publiques est en train de se recreuser.

Les administrations publiques locales relèvent des critères de Maastricht pour la Commission européenne. Elles n'ont pas toute latitude à « laisser filer » leur déficit pour financer de l'investissement, malgré des finances publiques en bon ordre. Elles vont être soumises de façon croissante à la contrainte des finances publiques globales. Pour l'instant, règne le principe de relative autonomie des finances publiques locales sans tutelle de l'État. On voit bien que Bercy commence à s'en inquiéter. L'an dernier, lors d'une conférence automnale des finances publiques locales, le ministre a essayé d'expliquer à ses partenaires des finances publiques locales qu'ils avaient une certaine responsabilité dans l'évolution du déficit public global de la Nation et qu'il ne fallait donc pas « laisser filer » trop vite le déficit public.

La règle d'or selon laquelle les finances publiques n'ont le droit de s'endetter que pour financer de l'investissement est bien connue. C'est un bon point en soi, mais il y a un risque avec des finances en aussi bonne santé que l'ensemble des conseils régionaux, les mairies et les groupements de communes - l'intercommunalité est un des facteurs de dynamisation de l'investissement des collectivités locales - « laissent filer » leurs déficits.

On peut parier que des réformes sont à venir. On attend déjà une réforme de l'enveloppe que l'État verse aux collectivités locales, qui est indexée selon un principe beaucoup plus généreux que celui que s'impose l'État à lui-même dans l'évolution de ses dépenses. Il y aura donc sans doute une réforme en 2008-2009. L'avenir nous dira si les collectivités locales parviennent à être relativement saines dans leur gestion. L'État n'interviendra pas. Dans un certain nombre de pays, des mesures fortes ont été mises en place, où seul l'État fédéral a le droit de s'endetter. On peut observer les exemples des Etats-Unis, du Canada, de l'Allemagne, où la décentralisation n'est pas un phénomène aussi nouveau qu'en France.

Autre point important, dans l'histoire de l'amélioration des finances publiques, l'investissement public a malheureusement toujours été la variable d'ajustement : c'est un coût politique un peu plus facile à faire admettre, notamment auprès des syndicats de fonctionnaires. À titre d'exemple, la chute massive de la part de l'investissement public au Royaume-Uni sous la période Thatcher est frappante, même si celui-ci était relativement élevé en pourcentage du PIB. En France aussi, en longue période, l'investissement public a été la variable dans laquelle on a le plus souvent coupé, pour tenter de réduire les déficits, notamment lors de la « course à Maastricht ». Cela est également vrai en Allemagne, même si de grands efforts avaient été faits au début des années quatre-vingt-dix au moment de la réunification.

De la salle

La France sera un des pays les moins pénalisés par l'évolution démographique puisque nous avons un niveau de croissance naturelle qui se situe juste après celui de l'Irlande mais qui est supérieur à des pays où la baisse de la natalité est « dramatique », comme en Espagne ou en Italie. Le pessimisme doit donc être nuancé par un *benchmarking* démographique européen.

Cyril BLESSON

Notre situation sera un peu meilleure en effet. Il est vrai que la démographie française nous apporte de bonnes nouvelles, un paysage plus valorisant et que, de ce fait, ces perspectives macroéconomiques peuvent être révisées un peu à la hausse. Mais, nous nous situons tout de même dans une phase de vieillissement de la population en 2015 qui va peser sur l'équilibre de nos finances publiques.

De la salle

Le vieillissement de la population pèse en Europe. Il pèsera également très fortement en Chine à plus long terme. Vous évoquiez une croissance molle de l'évolution économique. Vous avez souligné des intercycles plus dynamiques, notamment la période 1997-2000, qui a également été dynamique pour des raisons politiques. Je ne vous oblige pas à partager mon point de vue, mais, objectivement, durant trois ans, il y a eu une croissance. Il n'est donc pas interdit de penser que l'homme politique peut aussi influencer sur la croissance.

Cyril BLESSON

Vous prêchez un convaincu. Je pense que le politique ne doit pas démissionner concernant la croissance économique. Il y a de réelles marges de manœuvre au niveau européen mais attention, ce n'est pas l'Europe qui est la responsable. Les pays membres doivent peut-être aller vers « plus d'Europe » pour une meilleure gestion économique de l'ensemble de la croissance de la zone. On pourrait en débattre longuement.

De la salle

Je représente l'assemblée des départements de la France. J'ai été heureux d'apprendre que l'État était généreux avec les collectivités. Cela leur ferait plaisir de l'entendre, car ce n'est pas tout à fait leur perception. Les collectivités se trouvent dans une situation difficile, liée à la décentralisation, aux transferts massifs de compétences, de personnels et pas toujours de moyens. Pour les départements, les compétences transférées sont importantes, avec la gestion du RMI qui a engendré en 2004 un déficit de 500 millions d'euros et d'un milliard d'euros en 2005. Viennent ensuite les compétences liées au transfert des routes nationales, des agences d'équipement, des personnels d'identification nationale. La loi du 29 juillet 2005 rend les départements responsables de nouvelles compétences. Ces compétences s'accumulent et font que bon nombre de conseils généraux sont « au bord de l'asphyxie ». Une étude a été présentée le 28 juin 2005. Elle montre que, lorsque les dépenses d'un Conseil général augmentent de 100, 90 proviennent des dépenses sur lesquelles les collectivités locales n'ont pas de maîtrise. Aujourd'hui, la situation est difficile, les comptes sont considérablement dégradés.

Parallèlement aux transferts de compétences, il y a des transferts de personnels avec l'arrivée des personnels TOS et des personnels d'équipement. Les effectifs des conseils généraux vont augmenter en moyenne de 60 %. Les conseils régionaux verront leurs effectifs multipliés par 4 ou 5. La région Rhône-Alpes, qui compte actuellement 800 agents, en comptera 5 400 à l'avenir. Les perspectives ne sont donc pas très favorables et incitent à la plus grande prudence pour l'avenir des collectivités.

En matière de routes, il faut rappeler que les Conseils généraux ont récupéré 90 % du réseau routier national **avec des moyens très inférieurs aux besoins**. La Commission d'Évaluation des Charges se réunit le 5 octobre, avec des chiffres qui ne permettent pas de dire si les conseils généraux pourront faire face à l'investissement routier dans la durée. Le

principe du décroisement des financements des investissements routiers avait été posé, ce qui signifie qu'à partir de 2007, l'État financera seul les routes nationales dont il a la gestion et les conseils généraux financeront seuls les routes nationales transférées ainsi que les routes départementales qu'ils ont en gestion. Or les conseils généraux pensaient pouvoir compter sur l'appui des régions. Celui-ci ne sera obtenu dans pratiquement aucun cas, sauf lorsque les conseils généraux n'ont pas de réseau ferroviaire.

Concernant le réseau routier national, le décroisement qui est actuellement posé en principe est remis en cause, car l'État envisage bien de demander aux conseils généraux et régionaux de financer une partie des investissements routiers sur le petit réseau qui lui reste. Tous ces éléments rendent les départements inquiets sur leur avenir et les perspectives ne sont pas très « réjouissantes ».

Cyril BLESSON

Je me suis peut-être mal exprimé lorsque j'ai souligné que l'enveloppe était indexée de façon généreuse. J'essaie de ne pas trop me prononcer sur le reste du débat qui est éminemment politique. Il est vrai, néanmoins, que l'enveloppe de dotation qui est indexée selon une formule complexe va plus vite que la règle que s'impose l'État. Il y a peut-être eu des transferts de compétences, cependant le Rapport Économique, Social et Financier de l'an dernier estimait que ces transferts de compétences n'expliquaient qu'un sixième de l'évolution des dépenses en volume. Il pointait le fait que l'intercommunalité dynamisait fortement les dépenses des collectivités locales. Ces phénomènes ne doivent pas être sous-estimés. Le passage aux 35 heures a dynamisé par ailleurs la masse salariale de près de 40 %. Je fais référence à des documents émanant de Bercy.

Michel BOUVARD

Je pense qu'il faut que l'on évite de transformer le débat en un débat sur les finances locales, quels que soient son intérêt et sa légitimité. Il faut retenir que les dotations de l'État aux collectivités n'augmenteront plus au rythme précédent et que l'on va vers une rigidité des marges de manœuvre des collectivités : à la fois pour des raisons déjà évoquées et pour des raisons de mécanique fiscale, dont le plafonnement de la taxe professionnelle, pour des départements comme pour un certain nombre de communes. C'est devenu un instrument de rigidité en matière de capacité de levée de la ressource fiscale. Il faut donc garder à l'esprit que les collectivités auront moins de marges de manœuvre qu'auparavant, du moins à partir de leurs ressources propres et des dotations d'État. Nous devons maintenant entrer dans le vif du débat et traiter le sujet qui nous réunit aujourd'hui.

De la salle

Nous avons fait il y a deux ans une étude de comparaison européenne dans 10 pays européens avec Dexia. Nous avons constaté qu'en France plus qu'ailleurs les financements étaient croisés et que l'État contribuait de façon importante, mais dégressive, au financement des infrastructures des collectivités territoriales. À l'inverse, plus qu'ailleurs, l'État recourt au financement des collectivités territoriales pour financer ses propres infrastructures. Nous avons une situation un peu particulière en comparaison avec les autres pays européens.

Juan GOMEZ

Gudrun SCHULTZE, vous travaillez à la Direction Générale Énergie et Transport, vous êtes coordinatrice pour le budget au réseau transeuropéen de transport. Vous souhaitez commencer par nous expliquer ce qu'est ce réseau.

Gudrun SCHULTZE, DG-Tren, Commission Européenne

L'Union européenne dispose d'une responsabilité en matière d'infrastructure de transport depuis une quinzaine d'années. Elle est appelée à planifier un réseau transeuropéen de transport composé en partie des réseaux nationaux, avec les routes, le ferroviaire, les voies navigables, les ports, les aéroports, mais aussi d'une infrastructure intelligente pour assurer une utilisation efficace, un niveau élevé de sécurité. Ce réseau sera normalement réalisé par les États membres, mais la Communauté européenne peut faire prendre des initiatives pour en faciliter la réalisation par des contributions financières ou des stimulations de la coopération.

Juan GOMEZ

Trente projets prioritaires ont été définis, donc dix sont en France. Est-ce bien cela ?

Gudrun SCHULTZE

Oui et on a défini, à l'intérieur de ce très large réseau européen, certaines priorités qui ont été approuvées par les institutions européennes que sont le Parlement et le Conseil.

Ces trente projets prioritaires sont très importants. Nous pouvons citer des lignes ferroviaires à grande vitesse, de plus de 1 000 km de longueur parfois. La plupart concernent des projets de voies ferroviaires, mais nous avons également des projets routiers, deux projets de voies navigables, des autoroutes de la mer. Une très grande partie concerne directement la France.

Juan GOMEZ

Quel est le budget pour ces trente projets ?

Gudrun SCHULTZE

Le coût est très important et a été estimé à 250 milliards d'euros, qui sont à investir jusqu'en 2020. Pour le moment, nous ne considérons que la période allant jusqu'à 2013, c'est-à-dire la période de perspective financière pour le budget communautaire. Nous disposons de 8 milliards d'euros au titre du budget du réseau transeuropéen de transport, de 2007 à 2013. Ce budget est géré par notre direction générale. Il y a d'autres sources communautaires comme les fonds régionaux ou les emprunts de la Banque Européenne d'Investissement...

Juan GOMEZ

Combien peut espérer la France sur ces 8 milliards d'euros ? Peut-on calculer un pourcentage ?

Gudrun SCHULTZE

C'est très difficile à ce stade. On sait que les besoins sont immenses et que, sans doute, nous ne pourrions sans doute pas répondre à toutes les demandes. Pour le moment, nous n'avons pas encore la base légale pour l'octroi de fonds. Le Conseil et le Parlement doivent adopter le règlement qui établit les règles. La Commission a déjà fait une proposition qui prévoit la possibilité d'octroyer jusqu'à 30 % du coût aux projets prioritaires transfrontaliers et jusqu'à 20 % aux autres projets. Dans ce contexte, une attention particulière est accordée à l'élimination des goulets d'étranglement qui restent à identifier.

Juan GOMEZ

Vous allez privilégier les transfrontaliers. Cela fera-t-il la différence ?

Gudrun SCHULTZE

Sans doute. Nous allons vraiment concentrer la partie principale de ces 8 milliards sur ces tronçons.

Juan GOMEZ

Comment la Commission européenne se positionne-t-elle sur les PPP ?

Gudrun SCHULTZE

Nous les encourageons car nous ne sommes pas capables avec les fonds octroyés de répondre à tous les besoins. Nous sommes donc très ouverts à toutes les possibilités décidées au niveau national pour mobiliser des fonds supplémentaires. D'autre part, les partenariats public/privé ne sont pas un objectif en soi pour l'octroi de nos fonds. Il y aura des possibilités de nouveaux instruments pour promouvoir ces partenariats, mais nous examinons toujours les bénéfices de ces projets pour l'ensemble du réseau transeuropéen. Parmi ces instruments, figure la garantie d'emprunt qui sera alimentée par notre ligne budgétaire. Sur ces 8 milliards, 500 millions d'euros seront affectés à ces fonds. 500 millions seront concédés par la BEI qui va gérer également ce fonds et mettre son expertise à disposition. Le deuxième instrument est un fonds de capital-risque qui facilitera aussi ces partenariats public/privé. Des méthodologies seront définies pour sélectionner les projets à grande valeur ajoutée européenne qui sont bien avancés et éviter d'engager de l'argent qui ne sera pas utilisé ensuite.

M. Gauthey nous a parlé du projet du canal Seine-Nord qui fait partie des trente projets prioritaires. Nous avons déjà financé 50 % du coût des études. Ce projet est vraiment très important et nous serons prêts à le financer.

Les coordinateurs européens comptent parmi nos instruments. La Commission européenne les a nommés sur certains projets. Ils essayent de mobiliser des fonds, de mettre autour de la table les différents partenaires, d'identifier les problèmes et chercher des solutions aux problèmes administratifs et à toutes sortes d'obstacles qui pourraient se poser. Des coordinateurs ayant déjà travaillé pendant un an ou plus ont permis de grands progrès. Pour le canal Seine-Nord, nous envisageons également de nommer un coordinateur.

Juan GOMEZ

Y a-t-il des réactions dans la salle ?

De la salle

Vous avez évoqué le règlement financier...

Gudrun SCHULTZE

Je constate que vous êtes très bien informée. Il est difficile pour nous de prévoir le calendrier parce que les deux institutions sont en train de discuter en ce moment. Nous essayons de trouver un compromis avant l'adoption de la position commune du Conseil, pour permettre au Parlement européen d'adopter la proposition juste après, sans modification. La procédure serait prolongée. Nous espérons l'adoption de la proposition au début de l'année prochaine, car il faut encore compter sur des délais administratifs. Vous avez un souci sur l'annexe si j'ai bien compris sur l'instrument de garantie.

De la salle (même participante)

...On craint que la Banque ne soit pas aussi utile qu'elle pourrait l'être.

Gudrun SCHULTZE

Vous ne faites pas confiance à la Banque ? Il est vrai qu'elle a une approche très commerciale. Les projets les plus difficiles à réaliser sont parfois ceux qui intéressent le moins la banque. De toute façon, elle est obligée de financer ces projets et la Commission participera au processus décisionnel pour que le projet le plus important soit pris en compte.

Table ronde : L'utilisateur doit-il payer l'infrastructure ?

Alain GILLE, Président du Conseil national des Transports,

Jean-Christophe NIEL, Chef de la mission stratégie au Secrétariat général du ministère des Transports

Alain SAUVANT, Chef du service économique et activités ferroviaires, RFF

Bruno CORTIER, Directeur télématique, SANEF

Francis BABE, Délégué à l'Action professionnelle de la Fédération nationale des Transporteurs routiers,

Introduction et modération par Olivier PAUL DUBOIS-TAINE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Juan GOMEZ

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées également administrateur à RFF et membre du conseil scientifique de TDIE, sera le modérateur de cette table ronde. Qu'en attendez-vous ?

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Il faut partir d'un constat simple selon lequel l'utilisateur paye déjà des charges d'infrastructure par le biais de taxes, de la TIPP, de péages, du stationnement payant et d'autres autres dispositifs que je ne détaillerai pas. Est-ce que ce que paye l'utilisateur actuellement - et là où il le paye - est excessif, insuffisant ou convenable par rapport aux coûts de cet usage pour la collectivité ?

Ceci doit être observé en termes d'efficacité économique, d'équité sociale et d'acceptabilité ou de compréhension du « pourquoi » et du « comment » l'utilisateur doit payer. C'est là que s'ouvre le débat et que chacun d'entre vous est appelé à intervenir. Je vous propose de le faire autour de deux questions :

Quels usagers faudrait-il faire payer, plus, moins, ou différemment ? Pourquoi et dans quel ordre de grandeur ? Faut-il, par exemple, faire plus ou moins payer les poids lourds, les véhicules particuliers et, par ailleurs, sur quels réseaux : les grands itinéraires internationaux ou nationaux, dans les campagnes, les zones rurales, en ville ? Il faut donc être assez précis.

Les effets attendus de ce « plus » ou de ce « moins », au regard, par exemple, de l'atténuation des nuisances, des modérations de la demande, des incitations au report modal ou tout simplement au regard des ressources financières supplémentaires ou de meilleures répartitions de ces ressources.

Juan GOMEZ

Nous posons les mêmes questions à tous les intervenants : quels usagers faudrait-il faire payer différemment ?

Alain SAUVANT, Chef du service économique et activités ferroviaires, RFF

Je vais essayer de répondre aux différentes questions à l'aide de quelques exemples concrets. Il y a d'abord la question du financement et du développement, celle du financement de l'entretien et de la maintenance des infrastructures existantes et les questions de répartition entre les différents usagers.

Pour le développement et notamment l'extension du réseau, je prendrai un projet sur lequel RFF est en train de monter une concession. Nous serons concédants d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux qui mettra Paris à 2 heures et 10 minutes de Bordeaux dans quelque temps. Dans un projet de cette nature, où les voyageurs gagneront environ 50 minutes, il paraît normal qu'ils paient une partie de cet avantage, car la qualité de service, qui est actuellement celle qu'ils peuvent avoir en avion, permettra demain, grâce au TGV, des temps de trajets « porte à porte » plus courts qu'en avion. Il n'est pas illogique de demander une certaine contribution au financement d'un tel projet.

Une fois ce principe posé, pour regarder concrètement qui peut payer, nous avons la solution de mener une enquête.

Nous observons une certaine hétérogénéité de la demande : des personnes voyagent à leurs propres frais avec des possibilités de financement relativement réduites, des usagers se déplacent pour leurs affaires et leurs possibilités de financement sont à hauteur de ce qu'autorisent les contrôleurs de gestion des entreprises. Nous concluons qu'une dizaine d'euros pour gagner une heure n'est pas déraisonnable et représente, lorsque l'on fait une valorisation à l'horizon de la mise en service, environ la moitié des gains de temps vers 2016, quand la ligne sera ouverte.

Nous avons ensuite des effets multiplicateurs : avec 20 millions de voyageurs, une capitalisation de ce surplus payé par les voyageurs par le porteur du projet se traduit en milliards d'euros, et nous espérons ainsi que le porteur du projet pourra apporter environ la moitié de la facture totale.

Il faut aussi s'interroger sur ce que l'on peut demander au transporteur en termes de gains de productivité. Certains efforts supplémentaires sur le service de transport sont certainement réalisables. Un des intérêts du PPP est d'obtenir, à partir des conditions de négociation entre le candidat concessionnaire privé et le transporteur, de changer quelques éléments de la « donne » quant aux pouvoirs des uns et des autres. Nous espérons également - même si c'est difficile à quantifier car cela dépend du contexte réglementaire - une facilité pour financer ce projet.

Ne peut-on pas demander quelque chose au voyageur « d'après-demain », des années 2050-2060 ? Faut-il faire payer par le contribuable ou par le voyageur d'aujourd'hui la régénération, c'est-à-dire le renouvellement lourd des traverses, du ballast et du rail qui devra être réalisé dans trente ans ? Ne peut-on pas le mobiliser un peu ? À partir du moment où la dépense sera effectuée dans une trentaine d'années, pourquoi le faire payer aujourd'hui ? L'alternative est posée.

Bruno CORTHER, Directeur télématique, SANEF

Payer et combien ? Pour répondre à cette question, on peut regarder ce qui se passe chez nos voisins. Nous avons l'habitude de prendre l'exemple de l'Angleterre, mais l'Allemagne a mis en place durant ces dernières années, suite à la réunification, des outils pour financer ses infrastructures et connaît une révolution significative en matière de financement. À l'origine, les Allemands sont très réservés sur les financements publics/privés. Ils sont complètement « allergiques » aux péages et l'influence du milieu économique dans le financement des infrastructures a été très limitée. Actuellement, ils se sont lancés dans une réflexion de fond et ils ont développé des outils particuliers pour financer, non seulement les infrastructures, mais également les bâtiments, les écoles, etc.

Trois éléments très importants ont été mis en place par les Allemands :

- Dans un premier temps, le financement de concessions d'infrastructures pour des ponts, des tunnels avec péages réels par l'utilisateur : cela n'a pas été un succès.
- Dans un second temps, des lois spécifiques pour permettre l'introduction d'un péage poids lourds : c'est une grande réussite financièrement, même s'il y a eu quelques difficultés techniques. En 2006, le montant collecté sera supérieur à 3,5 milliards d'euros. Il sera affecté à une société fédérale de financement des infrastructures, qui finance des projets ferroviaires d'élargissements autoroutiers et certains projets de voies d'eau.
- Une loi spécifique pour financer les élargissements autoroutiers : actuellement une dizaine de sections de 50 à 70 kms d'autoroutes va faire l'objet d'appels d'offres. L'argent de ce financement provient de la société collectrice du péage poids lourds et d'une subvention fédérale. Ce péage est fictif : l'utilisateur ne paie pas, mais le consortium privé adjudicateur de l'appel d'offres reçoit un certain montant par utilisateur.

Toutes ces mesures ont été mises en place ces dernières années et suivent la mise à niveau des infrastructures est-allemandes par rapport à celles de l'Allemagne de l'Ouest.

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Au stade où nous en sommes, nous avons déjà examiné la propension à payer des usagers. Il y a des cas où l'utilisateur pourrait payer plus ou différemment. Lorsqu'il reçoit un avantage significatif - par exemple un gain de temps, de confort, de régularité - il n'est pas inéquitable qu'il reverse à la collectivité une partie du gain reçu. La question du partage entre l'utilisateur actuel et l'utilisateur futur est très importante : nous y reviendrons. Concernant le cas des poids lourds sur le réseau autoroutier allemand, le gouvernement et le parlement allemands ont décidé qu'il était normal, équitable et économiquement sain que les véhicules qui traversent l'Allemagne ou la desservent, acquittent, en plus des taxes sur les produits pétroliers etc., un péage qui garantit l'entretien et l'aménagement de ce réseau, ainsi que le développement d'autres modes alternatifs.

Alain GILLE, Président du Conseil national des Transports

Il me semble effectivement pertinent que l'utilisateur paye : il le faut au moins à travers la TIPP, qui est une taxe assez juste, équivalant à une TVA, taxe à la valeur ajoutée, sauf qu'il s'agit plutôt d'une taxe « à la valeur retranchée ». Chaque fois que l'on prélève un litre de pétrole du patrimoine mondial de l'énergie, on paye une taxe. C'est très vertueux et, s'appliquant au transport de marchandises et aux véhicules particuliers, cela encourage une motorisation sobre et une conduite économique. Si la TIPP augmente, la consommation tend à baisser. Si la consommation baisse, le prix payé au producteur a tendance à baisser ou à augmenter un peu moins vite. Cela signifie que l'on donne un peu plus d'argent à celui qui construit l'Etat français et un peu moins au producteur de pétrole. Ce système est donc vertueux, il apporte beaucoup et est très égalitaire.

Il peut y avoir d'autres éléments sur lesquels on peut jouer. Le financement des infrastructures a fait ses preuves au niveau des autoroutes à péages. Casser le lien direct entre une infrastructure donnée et son financement me semble entrer dans la logique de l'eurovignette. À mon sens, cela permet de donner davantage de pouvoir au politique, qui pourra attribuer cet argent à telle ou telle infrastructure.

Je suis plus dubitatif sur le thème de la congestion : tout ce qui va dans le sens de l'optimisation des infrastructures est une bonne chose, mais je me demande pourquoi se précipiter vers des embouteillages. Les gens sont-ils masochistes à ce point ? Il y faudrait peut-être faire un effort d'information. Pourquoi n'a-t-on pas des systèmes comme Météo France qui permettent, 5 jours, 3 jours ou quelques heures avant, de connaître les conditions de circulation, comme le permet Météo France pour la météo. Il est vrai que cela existe un peu mais, je m'adresse plus directement à la SANEF, les sociétés autoroutières ont les éléments, mais, pour les réunir et les mettre à disposition du public, un travail est à faire qui mérite salaire. Les autoroutes veulent bien le faire, mais, logiquement, contre rémunération. Pour moi, cette rémunération de l'information est une antitaxe, car cela fait payer plus cher à celui qui a envie de circuler à des heures creuses. C'est un peu paradoxal.

Bruno CORTIER

Nous avons déjà trois variations de tarifs selon les heures creuses et les heures pleines sur notre réseau. La congestion est réellement un problème de nature urbaine. La vente de l'information a été testée jusqu'à maintenant, mais la demande solvable est très faible.

Alain GILLE

Êtes-vous donc prêt, dans ces conditions, à donner cette information ?

Bruno CORTIER

Nous avons fait des études de marché pour étudier la possibilité de vendre cette information sur la région parisienne. On s'est aperçu que le modèle financier n'était pas valable. Nous avons fait des études à Londres sur le même point, où la valeur du temps est supérieure à celle de Paris, et nous avons trouvé que le modèle était tout juste équilibré. Mais l'information était très rarement disponible, car le taux d'équipement des routes et autoroutes était très faible.

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Il faut retenir, à ce stade, qu'il y a des systèmes vertueux comme la TIPP et le péage d'infrastructures. Il y a peut-être des réflexions pour améliorer leur caractère vertueux, dans certains cas en en faisant une vertu multimodale, là où on peut développer des solutions alternatives modales de qualité, ce qui n'est pas partout le cas. On peut se pencher aussi sur le problème de la congestion et la façon de rendre la tarification des infrastructures plus vertueuse.

Alain GILLE

Je reviens sur la question de la qualité et je reprends l'exemple du ferroviaire. Est-on d'accord pour payer un péage sans avoir au final la qualité ? Le problème du coût du péage et du ferroviaire est peut-être moins important qu'on ne l'imagine, car on ne chiffre pas suffisamment le coût de la non-qualité qui est une véritable catastrophe.

J'aimerais également que nous évoquions dans la suite du débat à quoi sert l'argent récolté.

Francis BABE, Délégué à l'Action professionnelle de la FNTR

Dans les débats publics contemporains, le poids lourd se situe volontiers entre le « bouc émissaire » et la « vache à lait » et je vais essayer de sortir de cette situation. Nous, les poids lourds, avons parfois le sentiment d'être responsables, aux yeux de certains hommes politiques, de la fonte de la banquise, des perturbations des équilibres dus au changement climatique, de la congestion des routes, et j'en passe. Je ne trouve de secours que dans le rapport actualisant le Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne, qui constate, au-delà des discours et des incantations, que la route est et restera non pas le mode dominant mais celui auquel la demande de transport s'adressera toujours et de plus en plus. Il faudra bien, d'ailleurs, en gérer les conséquences. Monsieur Claude Gressier ne disait pas autre chose récemment.

Nous avons eu dernièrement une réunion de travail avec le Directeur Général de la Santé, qui est également Délégué Interministériel pour la Lutte contre la Grippe Aviaire, autre cataclysme auquel nous pourrions être confrontés. Il nous disait qu'en cas de pandémie, il comptait sur nous, les camions, faute d'alternative, pour alimenter les

populations, apporter des médicaments et véhiculer l'énergie. Nous avons eu là un témoignage d'utilité sociale, même si je ne nous souhaite pas cette catastrophe.

Je pourrais me sortir de la question concernant « quel usager ? » par une « pirouette » : « tout le monde, sur tous les modes et tous de la même façon ». De cette manière, je suis certain que les débats d'experts reculeront la solution du problème le plus loin possible. Nous savons tous que nous, poids lourds, payons déjà et que nous payons beaucoup. Je vois dans l'excellente publication de l'Union routière que l'apport net des usagers de la route aux finances publiques, dont on nous a décrit l'état un peu maladif, est de l'ordre de 20 milliards. Nous sommes de redoutables « apporteurs » à la solidarité nationale.

Une différence est notable entre la France et l'Allemagne : il n'y avait pas de péages sur les routes fédérales allemandes et les Allemands ont trouvé cette technique avant-gardiste qui va donner des idées. La France pratique depuis 1955 le système de la concession et du péage. Ainsi, les poids lourds acquittent leur péage « à l'ancienne. » On aura des formes un peu plus modernes grâce au télépéage. Nous savons qu'actuellement, l'encadrement par la Communauté européenne des politiques commerciales des sociétés concessionnaires aggrave très lourdement le coût du poste péage dans les comptes d'exploitation des entreprises routières. Pour nous, ce ne sont pas les poids lourds qui paient, mais la marchandise qu'ils transportent.

J'observe, par ailleurs, que la lisibilité du message « péage » sur un certain nombre de parcours autoroutiers comme Le Havre, Dunkerque et la frontière belge, ou Paris Toulouse, est parfois un peu difficile. On paie à certains endroits et non à d'autres : plus personne n'a la mémoire du pourquoi de ces différences : est-ce l'impécuniosité des finances publiques ? Toujours est-il que la lisibilité du message n'est pas bonne. Il faudra y remédier, peut-être avec l'aide des technologies nouvelles.

Pourquoi un péage ? Encore faudrait-il, puisque la demande de transport en marchandises va s'exercer essentiellement sur le mode routier, que l'on n'oublie pas de financer l'outil de travail qu'est l'infrastructure routière, à la fois pour répondre aux besoins des itinéraires congestionnés, pour construire des déviations d'agglomérations qui sont l'un des nœuds de congestion auxquels l'Europe pourrait s'attaquer et, enfin et surtout, pour des raisons de sécurité routière. Il est en effet clair que plus on modernise et plus l'infrastructure routière fournit un haut niveau de service, plus la sécurité routière est améliorée. Le rapport est de 1 à 4. Le plaidoyer pour la route auprès des collectivités locales au titre de la sécurité routière est pour nous un angle d'attaque pertinent et efficace.

J'apporterai encore deux ou trois éléments de réflexion.

S'il s'agit de lutter contre la congestion, l'institution de tarifs bleu/blanc/rouge pourrait être une bonne idée. On parle d'alléger le péage la nuit, mais le transport routier s'y fait ou pourrait s'y faire, dans des conditions à définir en matière de sécurité routière, car les fins de nuit sont un peu périlleuses et dans la limite du coût du travail de nuit !

S'il s'agit de lutter contre les effets de serre ou les émissions polluantes, le tarif Euro 0, 1, 2, 3, 4, etc., pourrait être un élément permettant d'accélérer le renouvellement des parcs pour limiter, autant que faire se peut, l'impact de nos émissions sur le bien-être de nos contemporains, à condition de pénaliser les plus mauvais et de récompenser les meilleurs.

Enfin, Si l'on transfère la charge du contribuable à l'utilisateur, il ne faudrait pas que nous payions deux fois : comme contribuable, qui voit ses pressions fiscales générales rester au même niveau voire s'accroître un peu plus pour payer les dettes, et comme usager qui devrait payer la modernisation, l'entretien, la solidarité intermodale. On serait alors deux fois sanctionnés.

De la salle

Ceci est valable dans tous les cas de figure où l'on fait payer les usagers : ce n'est pas spécifique.

Francis BABE

Certes, nous sommes tous des usagers de la route en la matière.

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Nous devons retenir, parmi tous les points importants qui ont été cités, la nécessité de lisibilité du système. S'il y a une critique que tous les orateurs partagent, c'est bien la faible lisibilité, pour le contribuable comme pour l'utilisateur, sur la question du « qui paie quoi. »

Jean-Christophe NIEL, Chef de la mission stratégie au Secrétariat Général du MTETM

La question est très précise, mais j'ai peur de ne pas pouvoir y répondre et je m'interroge même sur la nécessité de la reformuler.

Pourquoi faut-il faire payer les usagers ? Nous avons l'exemple en France – qui a été cité plusieurs fois - des autoroutes concédées, financées par l'utilisateur. Premier objectif [...] c'est une infrastructure, j'ai noté que l'on avait parlé aussi de régulation [...]. On pense immédiatement aux péages. Il est vrai que l'utilisateur paie également par la TIPP et que les conducteurs routiers ont aussi une taxe à l'essieu. Il y a donc plusieurs autres types de paiements que le péage.

Que veut-on faire payer ? Est-ce simplement l'usage de l'infrastructure ? Actuellement, en achetant son billet, l'utilisateur finance environ le quart. On peut avoir une vision plus large et intégrer des coûts externes, dont la pollution locale, qui a largement diminué depuis une quinzaine d'années depuis l'introduction des normes Euro sur la plupart des polluants, selon un facteur 10 et bientôt sur un facteur 5, ou encore l'effet de serre, etc. Concernant le coût qui intègre les effets externes, les situations sont très contrastées dans le cas routier selon la catégorie de véhicules ou l'endroit où ils roulent : sur une autoroute concédée, en rase campagne ou ailleurs. L'approche doit donc se faire au cas par cas.

Je pense, par ailleurs, qu'il faut considérer également le citoyen, à côté du contribuable et de l'utilisateur. Il ne serait certainement pas raisonnable d'envisager l'approche du coût au niveau microéconomique, c'est-à-dire axe par axe. On peut concevoir aussi des politiques de redistribution, comme c'est le cas aujourd'hui avec les projets du comité interministériel de décembre 2003, portant aux trois quarts sur le ferroviaire et qui sont actuellement alimentés essentiellement par des ressources issues du routier, qu'il s'agisse de la taxe d'aménagement du territoire, des redevances ou des radars.

Concernant les effets souhaités, il faut s'interroger sur les raisons de mettre en place tel ou tel paiement d'utilisateur, que ce soit par la TIPP ou les péages, en appliquant l'ensemble des remarques précédentes.

Luc ROGER, Réseau Ferré de France

Si l'on regarde l'évolution depuis une trentaine d'années, il est évident que le principe du péage s'est affirmé, tous modes de transports confondus, et que désormais, sa raison d'être n'est plus contestée. Au fond, deux questions se posent :

Quelle peut en être la vertu première ? S'agit-il de couvrir les frais d'entretien, de gestion ou faut-il aller plus loin avec des principes de mutualisation, [...] de l'utilisation du péage pour le financement d'investissements à venir ?

Est-il acceptable de mettre dans une cagnotte commune les fonds issus du péage d'une infrastructure déterminée pour financer autre chose ?

Ces deux questions sont majeures.

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

La remarque de Luc Roger pose une question redoutable qui s'adresse au politique. Actuellement, seul le péage comme contrepartie d'un service rendu à l'utilisateur est accepté. Jusqu'à présent, je n'ai pas décelé dans ce pays d'acceptation sociale d'un péage urbain ou d'un péage sur les infrastructures qui sont traditionnellement gratuites sur la plupart des réseaux routiers. Je me souviens du débat parlementaire lors de l'examen de la dernière loi de décentralisation, qui avait fait l'unanimité contre cette idée. C'est un obstacle extraordinairement difficile sur lequel nous devons nous pencher si nous voulons introduire un peu de clarté et d'objectivité à la question « qui paye quoi ? ».

TIPP, recettes des transports et financement des infrastructures

Juan GOMEZ

Je vous propose de passer maintenant à nos trois mini-débats en commençant par la TIPP et son évolution.

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Nous allons choisir trois cas d'école tout à fait classiques, même s'ils ne couvrent pas tout l'éventail des mesures possibles. Nous commençons par la TIPP qui représente à peu près 25 milliards d'euros des recettes annuelles, soit 8 % des recettes totales du budget de l'État. Cette ressource a baissé en 2005 et la tendance n'est plus à une forte croissance. À titre comparatif, l'ensemble des dépenses publiques de transport de l'État s'élevait à 15 milliards d'euros en 2004. Selon les interprétations, on peut considérer la TIPP comme un impôt général relevant d'une « vache à lait », comme diraient les uns, d'une commodité fiscale, comme diraient les autres, ou bien comme l'internalisation d'une ressource rare et non renouvelable ou encore comme la contrepartie de coûts collectifs d'infrastructures directs ou externes. Aucune de ces interprétations n'a clairement prévalu jusqu'à présent, car nous sommes dans un système assez obscur. La question à débattre est donc de savoir s'il faut faire évoluer la TIPP, pourquoi, s'il faut l'augmenter, la réduire, la clarifier, et pourquoi.

Alain GILLE

A priori, la TIPP sert à alimenter les caisses de l'État avant d'être un fonds pour les infrastructures. Ce que l'on va faire de l'argent récolté pour faire des infrastructures et comment le répartir m'intéresse davantage. Je réagis à ce que disait Olivier PAUL DUBOIS-TAINE : je comprends assez bien qu'il soit difficile de dire que l'on va rendre à péage des routes gratuites. La question de la lisibilité se pose. En revanche, certains modes ont atteint leurs domaines de pertinence : la route a ainsi trouvé son équilibre et même débordé de son domaine de pertinence et elle paie à peu près ses coûts ; en revanche, le ferroviaire n'a

absolument pas atteint son domaine de pertinence. Je ne pense pas que le public serait opposé à ce que des ressources collectées par la TIPP ou d'autres, et affectées à l'infrastructure, puissent être versées prioritairement au ferroviaire.

Francis BABE

Nous avons la forte conviction que le problème ne se pose pas en termes « franco-français ». Pour nous, transporteurs routiers qui luttons sur un grand marché européen concurrentiel élargi et sur lequel nous nous battons « à armes sociales inégales », l'inégalité fiscale dans l'espace européen, représentée par la différence entre les accises pesant sur les carburants, pénalise le pavillon routier français de façon injuste et excessive.

Juan GOMEZ

Demandez-vous une harmonisation ?

Francis BABE

L'harmonisation nous paraît constituer une des clés. Nous avons fait des progrès en sortant du régime classique de la TIPP pour obtenir le régime du gasoil professionnel, avec l'engagement de l'État sur une TIPP fixe jusqu'en 2007. La reconnaissance par la Commission européenne du gasoil professionnel et de la nécessité d'harmonisation des accises a été posée et confirmée, et des propositions sont « sur la table ». Les règles de l'unanimité en matière fiscale font que nous ne sommes pas au bout du chemin, même si le mécanisme d'harmonisation est similaire à celui de la réduction des marges de fluctuation entre les monnaies qui a conduit à la monnaie unique. Le mécanisme est donc connu et n'est pas très compliqué, à partir du moment où la volonté politique communautaire s'exprime, ce qui n'est pas encore le cas pour le moment. Et la voix de la France n'est pas très forte pour faire avancer ce sujet, qui est notre champ de bataille européen. L'harmonisation évitera l'effet pervers qui consiste à traverser notre pays sans payer un euro de TIPP. Le pays de transit que nous sommes n'a rien à y gagner.

Bruno CORTHER

Je ne sais pas si vous êtes au courant d'un projet actuel en Angleterre de baisser la TIPP et de la remplacer par une taxe kilométrique. L'objectif n'est pas tant de collecter de l'argent, mais de rendre le transport anglais plus efficace. Les transporteurs anglais estiment que beaucoup de transporteurs continentaux viennent dans leur pays sans y acheter de gasoil puisqu'il est très cher et repartent sans dépenser quoi que ce soit. Ils ont donc un avantage comparatif par rapport aux transporteurs anglais.

Francis BABE

Nous tenons le même raisonnement, les Anglais sont dans la situation du « leader fiscal ». Je me mets à leur place, mais L'Angleterre étant une île, la pénétration des véhicules étrangers n'y est pas tout à fait la même qu'ailleurs. Nous sommes en France par notre TIPP professionnelle au-dessus de la moyenne européenne, nous avons donc tout à gagner de l'harmonisation, avec une lisibilité de l'évolution qui serait un atout pour l'entreprise de transport dans la préparation de ses débats commerciaux avec les chargeurs.

Alain SAUVANT

Nous avons parlé du transport de marchandises, mais il y a également le transport des voyageurs, des véhicules légers pour lesquels existent deux principaux carburants : le super et le gasoil. Il est vrai que les différences de performances environnementales ne sont pas à la hauteur de l'écart de fiscalité entre ces deux carburants. La question du gasoil des particuliers et de son éventuel rattrapage par rapport au super peut se poser. Cela ne nécessite pas forcément une harmonisation européenne, comme c'est probablement le cas dans les transports routiers de marchandises.

Jean-Christophe NIEL

Il y a le gasoil professionnel et le débat sur l'harmonisation. Aujourd'hui en France et au plan communautaire, il y a des engagements pour le continuer en 2007. Concernant le sujet gasoil/essence, la TIPP est un instrument d'aide à la gestion des enjeux environnementaux. Un exemple montre qu'il faut être prudent dans la manière d'aborder le sujet. Il n'y a pas actuellement de projet d'harmonisation. Supposons que l'on mette la TIPP gasoil au niveau de la TIPP essence : le prix augmentera et on peut imaginer une petite baisse de trafic. On peut être satisfait de contribuer à la réduction de l'effet de serre, mais cela peut avoir pour conséquence d'augmenter le nombre de voitures à essence qui émettent proportionnellement plus de gaz à effet de serre.

Il n'est donc pas évident de définir où se situe l'équation globale. Il faut travailler précisément sur ce point avant de prendre des décisions car actuellement, le diesel qui est aux normes Euro V émet un certain volume de particules, ce qui représente une certaine valeur en coût externe. Demain, avec une norme Euro V beaucoup plus basse, la situation sera différente.

M. TRORIAL, Ports Français

N'oublions pas qu'au sein des transports intérieurs à l'Union européenne, le transport maritime à courte distance vient immédiatement après le transport routier, avec près de 40 % du volume total des marchandises.

Quant à la TIPP, elle contribue au prix élevé de l'énergie avec des variations selon l'utilisateur. L'utilisateur maritime comme l'utilisateur domestique sont favorisés et veulent maintenir leur tarification. Le rôle de la TIPP - qu'on le veuille ou non et que ce soit une recette générale du budget de l'État ou un moyen de financer les infrastructures - est d'abord de maintenir l'énergie qui est rare à un niveau de prix élevé et donc d'obliger à faire des économies d'énergies.

L'énergie chère est une source de progrès technologiques depuis des décennies et ces progrès sont désormais particulièrement cruciaux, compte tenu des interrogations sur la fin de l'énergie fossile pétrolière. Il ne faut pas rêver ! Ce n'est pas dans la période actuelle qu'on peut envisager de diminuer la TIPP. Il est évident qu'il faut harmoniser le niveau des accises au sein de la péninsule européenne, mais il faut aussi se préoccuper de savoir comment traiter les carburants de substitution. La TIPP devra devenir demain une TIPNP, c'est-à-dire une taxe intérieure sur les produits non pétroliers. Nous allons bientôt ressembler au Brésil, que cela nous plaise ou non. Par conséquent, nous ne pouvons pas nous attendre à entrer dans une période d'énergie bon marché en faisant baisser la TIPP. On aura besoin de la maintenir pour financer la recherche et le développement des carburants non pétroliers à une large échelle.

Rémy PRUD'HOMME

Je suis sensible aux vertus de la TIPP mais j'y vois tout de même au moins un ou deux vices. C'est un impôt régressif : les ménages les plus riches, le quantile supérieur, paient en TIPP 20 % de leurs revenus, le quantile le plus pauvre paie 2,5 % de son revenu. Cela ne condamne pas la TIPP, car la dimension sociale d'un impôt n'est pas la seule à prendre en compte. Olivier PAUL DUBOIS-TAINE, êtes-vous certain, lorsque vous évoquez le chiffre de 25 milliards de prendre en compte la TVA sur la TIPP, qui n'est pas une TVA mais l'impôt sur la TIPP lui-même ?

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Vous avez raison de donner cette précision.

Philippe MARZOLF, vice-président de la Commission nationale du Débat public

Pour vous éclairer sur un élément sur la politique des transports, un mot sur le débat public qui vient de se dérouler dans la Vallée du Rhône : les questions de l'environnement, de la congestion, du financement ont été, bien sûr, importantes. Il n'y a pas eu de solutions trouvées, mais des principes sur les financements à mettre en place, des réflexions sur des outils fiscaux comme la taxe carbone ou la taxe poids lourds comme en Suisse ou en Allemagne. Il nous semblait important de lancer des questions telles que de savoir à quoi pouvait servir, au regard de l'effet de serre, de réduire et de maîtriser les déplacements, dont certains sont superflus. Par ailleurs, à quoi devrait servir cet argent ? Toutes les réponses ont affirmé qu'il devait servir au transport collectif ou à une alternative modale autre que la route sur le même territoire. Si l'on taxe davantage la vallée du Rhône en France, on pourrait affecter cet argent au développement d'infrastructures ferroviaires ou de transport collectif.

Bruno CORTIER

Je voudrais revenir sur les projets en Allemagne, en Autriche et en Suisse. C'est, bien entendu, une taxation des poids lourds mais la finalité est totalement différente. En Autriche, il fallait terminer le réseau autoroutier et notamment les grands ouvrages d'art, en mal de financement depuis des années. En Allemagne, il s'agissait de mettre à niveau les infrastructures de l'Allemagne de l'Ouest, qui avaient été délaissées. La problématique est très différente en Suisse. Cela fait partie du nouveau contrat d'association avec l'Union européenne, dans lequel les Suisses ont négocié l'introduction d'une taxation au kilomètre. Il s'agit d'une taxe et non d'un péage. L'objectif était de limiter les véhicules de l'axe Nord/Sud, c'est-à-dire en gros de l'Allemagne à l'Europe du sud. Je rappelle que la circulation des plus de 35 tonnes était traditionnellement interdite en Suisse. Les fonds étaient également affectés très différemment.

L'extension du péage kilométrique à l'ensemble du réseau rapide interurbain

Juan GOMEZ

Nous passons maintenant à notre second débat sur l'extension du péage autoroutier à l'ensemble du réseau rapide interurbain, et nous allons parler du système allemand avec

Bruno CORTIER, qui a été conseiller du ministre des transports allemands au moment du lancement de la *LKW-Maut*.

Bruno CORTIER

Je présenterai le système de l'agence de financement des infrastructures de transports allemandes, le VIFG. Entre 1996 et 1998, la commission Pällmann a fait le constat que les besoins à court terme en matière de transport étaient supérieurs à 12 milliards, alors que les ressources disponibles s'élevaient à 8 milliards. Cette situation s'explique par le fait que l'Allemagne a dû financer la mise à niveau de ses autoroutes à l'Est et en reconstruire une grande partie, les caractéristiques autoroutières datant de la République de Weimar.

La commission Pällmann a recommandé l'introduction d'un péage pour les usagers. Ceci explique le déploiement du télépéage poids lourds sur le réseau des 12 000 kilomètres d'autoroutes allemandes. Beaucoup d'études ont été menées sur les impacts de ce télépéage, sur les effets de report, sur l'origine de ces poids lourds, sur l'impact sur le transport ferroviaire. Pratiquement 3 ans de réflexion se sont écoulés avant le lancement de l'appel d'offres.

Les grandes originalités du système allemand reposent sur l'affectation du *LKW-Maut* à une structure spécifique de financement des infrastructures afin de permettre à celle-ci de réinvestir dans des projets autoroutiers mais également ferroviaires. Cette structure, la **VIFG**, a été créée en 2003 sous forme de SARL. Le ministère fédéral des finances et le ministère fédéral des transports y sont majoritaires. On y retrouve aussi bien des banquiers que des hauts fonctionnaires en tant qu'administrateurs. Les objectifs sont le prélèvement et l'affectation des redevances ainsi que l'assistance au développement des PPP, avec du conseil et de l'assistance des autorités locales des villes et des *länder*.

Il y a, d'une part, le pôle de collecte de la *LKW-Maut* et le financement des infrastructures de transport et, d'autre part, le pôle de compétence PPP pour la route. Une ville ou un land peut s'adresser à cette société pour l'aider à mettre en place un projet d'infrastructure routière et à monter son dossier pour organiser le projet de manière à ce qu'il soit intéressant pour les banques.

Les sources de financement de cette infrastructure sont le télépéage poids lourds et les redevances de passage sur les voies navigables avec trois affectations : les routes fédérales, les voies ferrées et chemins de fer fédéraux et les voies d'eau. Dans un premier temps, il était prévu que 50 % du budget soient affectés au ferroviaire, 45 % aux autoroutes et 5 % aux voies navigables. Une autre possibilité a été introduite, car on s'est aperçu que le blocage de l'affectation des ressources à des pourcentages déterminés serait très difficile à respecter. Il y a donc une réaffectation des ressources en cours d'année. Le montant du budget fédéral est de 9 milliards, la *LKW-Maut* s'élève à 3 milliards et l'affectation des ressources, qui était au départ égale pour la route et la voie ferrée, se situait fin 2005 dans un rapport de 1 à 3.

Cette agence est dédiée aux transports. En parallèle, des groupes d'experts mis en place sont payés par le ministère de la construction et des transports pour assister les communes et les *länder* à mettre en place des PPP dans le financement des écoles, hôpitaux, bibliothèques, etc. Nous sommes donc en présence d'une double structure, l'une pérenne pour les transports et l'autre composée d'un groupe d'experts permanents pour les bâtiments.

Deux lois très importantes ont été votées, parallèlement au péage poids lourds :

- le modèle F, similaire aux concessions autoroutières françaises,
- le modèle A ayant pour objet de financer les élargissements autoroutiers des sections de 50 à 70 km.

La structure VIFG s'est beaucoup inspirée des expériences étrangères. De nombreux consultants sont intervenus dans la mise en place de la société. Cette structure, qui a son budget et ses ressources propres, réfléchit en permanence et propose aux ministères et au gouvernement de nouvelles formes de concessions.

Un des éléments constitutifs d'un PPP est bien l'allocation des risques et la détermination de celui qui prend le risque. Les Allemands ont essayé d'appliquer le modèle des PPP à de nombreux secteurs et se sont aperçus qu'il n'était pas adapté pour 500 secteurs.

La typologie du modèle PPP est la suivante :

- Le péage réel, tel qu'il existe actuellement sur les péages poids lourds avec le risque de la construction, la Toll Collect et le risque trafic,
- Le péage fictif, le *shadow toll* à l'anglaise, le modèle d'élargissement des autoroutes : pour chaque véhicule qui passe sur une autoroute élargie, un certain montant est payé sur le budget collecté par la taxe poids lourds et un autre sur le budget fédéral,
- La disponibilité : ce modèle n'existe pas actuellement en Allemagne,
- La gestion déléguée : le service hivernal est sous-traité ; dans certains *länder*, la gestion des trafics est externalisée à des entreprises privées comme Siemens, Daimler.

Le modèle d'élargissement est mis en place plutôt à l'Ouest avec beaucoup d'appels d'offres en cours, auxquels tous les acteurs du BTP se pressent pour répondre. Une quinzaine d'autres projets sont actuellement en préparation.

Dans le modèle de projet pilote, l'argent est versé par les transporteurs à Toll Collect par sections autoroutières. Toll Collect doit identifier de quelle section autoroutière provient cet argent. La totalité du montant prélevé, environ 3,5 milliards actuellement, est versée au budget fédéral qui paie Toll Collect pour ce service rendu et l'amortissement des investissements. Le budget fédéral allemand paie le service des Poids et Mesures en charge du contrôle du péage autoroutier et reverse pratiquement la totalité de l'argent collecté à l'agence de financement des infrastructures. Parallèlement, l'État fédéral procède à des appels d'offres pour sélectionner un consortium privé qui va faire le design, le financement, la construction et l'exploitation des autoroutes élargies, sur une durée d'exploitation de 25 à 40 ans. Le concessionnaire du projet reçoit un premier paiement, correspondant à un maximum de 50 % du montant de travaux et du décalage de trésorerie, et il perçoit chaque année le montant collecté par Toll Collect sur l'infrastructure concernée.

Le F modèle permet de construire des ponts et des tunnels sous forme de concessions. Deux projets sont réalisés : le tunnel de la Warnow à Rostock avec pour concessionnaire Bouygues et le tunnel de la Travel [...] qui est ouvert et en phase de lancement. Trois projets sont en phase d'élaboration. Une dizaine d'autres sont à l'étude. Ce modèle de concession purement privé permet une subvention à 20 ans de la part du gouvernement fédéral, mais les autorités - l'administration fédérale, l'administration routière des *länder* ou des communes - se tournent vers ce modèle lorsque le projet n'est pas finançable par le budget public et que le montant d'investissement est supérieur à 55 millions d'euro. De ce fait, sur les trente projets d'origine, les études de faisabilité ont très vite démontré que l'essentiel de ces projets n'est et ne sera jamais rentable.

Olivier PAUL DUBOIS TAINÉ

Cette présentation du dispositif allemand est un exemple de combinaison «fine» d'un système de tarification de redevances kilométriques étendu à l'ensemble des 12 000

kilomètres du réseau autoroutier allemand et de mécanismes divers et variés de PPP. Je vous invite à débattre sur la question de savoir si la transposition partielle ou complète d'un tel système en France est intéressante ou pas, pour quels objectifs. Je vous rappelle que nous comptons actuellement 7 900 km d'autoroutes concédés, représentant 8 milliards par an de péages, qui correspondent à des charges de gestion, à des taxes d'aménagement du territoire et à l'amortissement des investissements. Cependant, il y a un réseau d'environ 5 000 km d'autoroutes et de voies rapides hors péage, qui s'accroît à mesure des aménagements du réseau routier national.

Faut-il instituer une taxe kilométrique sur cet ensemble ? Pour quoi faire ? Dans quelles conditions ? Pour quelle utilisation de l'argent, sachant que ce que pourrait rapporter une telle taxe sur un réseau de l'ordre de 5000 kilomètres au fil du temps est estimé à environ 500 millions d'euros avec une certaine croissance au fil des années.

Francis BABE

Il est certain que la LKW allemande fait beaucoup rêver les Hollandais, les Anglais ou encore les Belges qui ont construit de vastes réseaux sans péages et s'intéressent beaucoup à cette solution. En effet, instituer un péage classique avec des barrières et des péagistes sur des autoroutes qui n'ont pas été conçues pour cela est compliqué. Par la LKWmaut, nous avons là une sorte de Galiléo fiscal. Après tout, il n'était pas absurde pour les Européens d'avoir une certaine indépendance en termes de communication spatiale vis-à-vis du GPS américain. Car quand les Américains ont entamé la seconde guerre du Golfe, ils ont récupéré plus d'un tiers des possibilités de communication, ce qui a beaucoup perturbé la préparation de la LKW. Cet objectif est à souscrire pour les équilibres stratégiques. Le géopositionnement est un instrument de travail pour les transporteurs routiers. Nos véhicules sont équipés, ce qui a un effet pervers car on peut nous voir circuler et ainsi mieux nous taxer. Les Allemands sont en train d'en faire la démonstration.

Pour quoi faire ? S'il s'agissait de réaliser par concession l'autoroute Dunkerque-Maubeuge dans des conditions convenables, ce qui n'est pas le cas actuellement, pourquoi pas ? S'il s'agissait de réaliser l'autoroute dans le sillon alsacien de Bâle à la frontière allemande dans de bonnes conditions, en finançant la déviation de Strasbourg et l'ensemble à deux fois trois voies, pourquoi pas ? Certes, si les transporteurs alsaciens étaient dans la salle, ils me passeraient dans « la plume et le goudron » ! L'acceptabilité de la chose me paraît être l'un des verrous. L'opinion publique est assez favorable à la taxation des poids lourds, car elle a l'impression que cela leur fait payer leurs fautes. Je retrouve mon rôle de « bouc émissaire » fiscal ou de « vache à lait ». Cependant, la réaction des transporteurs pourrait être assez vive, dans la mesure où l'évolution du budget péage dans leurs comptes d'exploitations est déjà substantielle, compte tenu de la réforme des abonnements et de la carte « Caplis », de l'eurovignette etc. Ajouter sur les parcours, qui sont aujourd'hui libres, un mode de perception rencontrera un succès d'estime, par exemple à l'ouest de la Gravelle, au nom de Louis XII et d'Anne de Bretagne, au nom du discours de Quimper etc. L'acceptabilité par les acteurs économiques sera soumise à une forte négociation. En contrepartie, on a peur d'agir en termes de qualité de service, surtout d'abaissement des autres prélèvements pesant sur les transporteurs routiers, et de gestion de tout cela dans l'affectation des sommes recueillies, pour l'amélioration de nos infrastructures routières, car nos besoins restent lourds compte tenu de notre position commerciale de mode premier. Le débat est ouvert et il va sans doute se prolonger. Nous en reparlerons peut-être à l'automne 2007.

Patrice PARISET, Directeur Général des Routes

En l'état actuel du droit européen et de la nouvelle directive, ce qui peut être facturé sur les routes, sous forme de taxe ou de péage, est lié au coût de construction et

d'exploitation d'infrastructures. Lorsque l'on parle de modulation euro, certains tarifs sont augmentés, d'autres baissent, mais la dépense globale reste constante. Le même principe doit s'appliquer de la même façon pour la régulation du trafic selon les heures de pointes.

Concernant la tarification, je ne me prononcerai pas sur l'opportunité - cette question délicate relève du politique -, mais notre pays a longtemps été à la pointe avec les concessions autoroutières. Nous avons développé un modèle précurseur qui a été amélioré au fil des années et a atteint aujourd'hui son apogée. Par rapport aux autres systèmes - allemand, suisse ou autre -, notre système est d'une très grande rigidité. L'attribution de concessions section par section à des concessionnaires différents introduit une très grande rigidité financière et juridique. Or, les recours de nature juridique sur les concessions sont nombreux. Nous jouons donc un « numéro d'équilibriste » en permanence et nous ne sommes jamais certains que le montage tiendra. Prendre des décisions avec des concessionnaires de plus en plus nombreux, qui ont les yeux fixés sur leurs bilans et leurs comptes d'exploitations, rigidifie complètement le système.

D'un point de vue strictement technique et indépendamment du fait de savoir si cela aboutirait à un renchérissement de coûts de transport pour certaines corporations ou sur quel système cela s'appliquerait, les systèmes qui se développent aujourd'hui sont évidemment beaucoup plus simples, d'une grande souplesse et plus efficaces. En outre, du point de vue de la société, du contribuable et de l'utilisateur, ils sont certainement plus intéressants par rapport aux systèmes des concessions où les contrats sont de type « risques et périls ». En effet, le risque se paie et se retrouve dans le ticket de péage. J'ai tendance à penser qu'actuellement, on surpaye le risque, même si, par définition, il est difficile à évaluer. C'est un des facteurs qui contribue à un coût plus élevé qu'avec un autre système ou si la puissance publique assumait ce risque. Dans le système allemand, il y a une perception par les pouvoirs publics allemands puis un reversement de la ressource aux opérateurs. Il n'y a donc pas de rémunération du risque.

Sans se prononcer sur le sujet, d'un point de vue technique, par rapport à des contraintes de gestion de réseau, d'équilibre et pour éviter un certain nombre d'effets pervers, nous avons un dispositif qui devra évoluer dans les prochaines années. Nous avons évoqué la question de la lisibilité. Il est vrai qu'au départ, la politique reposait sur un certain nombre de principes. Les autoroutes dites « d'aménagement du territoire » étaient celles réalisées de manière classique, sur financement budgétaire de l'État ou des collectivités territoriales sans recours au péage. Nous avons maintenant un puzzle qui n'est pas très lisible avec, dans certains cas, des mises à péage au niveau urbain dont on ne connaît pas bien la raison précise.

Nous devons réfléchir à toutes ces questions, or nous sommes déjà en retard par rapport à toutes les interrogations qui se font jour chez nos voisins européens.

Jean-Christophe NIEL

[...] L'Euronet s'adresse aux RTE, ce sont des financements d'infrastructures avec éventuellement une modulation à l'environnemental à montant constant. Je voudrais rappeler aussi qu'il peut y avoir des effets de report de pratiques. Un débat a lieu en ce moment à la suite de la loi « sécurité, développement et transport » concernant l'Alsace est [inaudible].

Dominique Perben, lors de son intervention au salon de l'automobile, a mentionné la création d'un groupe de travail piloté par Jean-Pierre Beltoise pour réfléchir à des modulations de péage [...] par rapport aux normes environnementales à budget constant.

Alain GILLE

Je voudrais me situer au-delà de la réglementation actuelle, car je pense que les politiques sur les changements climatiques ne cadrent pas forcément avec celle-ci. On peut imaginer – avec modération –, d'autres formes de taxation, mais cela suppose une acceptabilité sociale.

On prend la mesure de cette acceptabilité à l'écoute des commentaires dans les lieux de débats publics. Dans les débats publics de la vallée du Rhône, j'ai cru comprendre que la plupart des participants demandent que l'on fasse la chasse à la « mauvaise mobilité » et que l'on se concentre sur la « bonne mobilité ». La mobilité favorable au développement économique doit être encouragée. L'autre mobilité ne nécessite pas forcément des investissements. Ils demandent que chaque mode de transport trouve son domaine de pertinence. Il me semble que le transport routier y est parvenu, mais ce n'est pas le cas des réseaux ferré, fluvial et maritime. Je ne suis pas certain que le public soit ravi de participer à des infrastructures extrêmement lourdes et onéreuses. Il est d'accord pour les mesures conservatoires, afin que celles-ci puissent se faire, mais lancer trop rapidement des infrastructures très lourdes ne semble pas soulever les enthousiasmes.

Dans le domaine ferroviaire notamment, un certain nombre d'éléments de déblocage serait extrêmement peu onéreux, mais on ne les prend pas en compte. Il est quand même plus facile de faire sauter un « nœud » que de faire construire toute une infrastructure : par exemple, 9 ponts sur 10 sont au gabarit, il en manque donc 1, ce qui engorge tout ; les derniers kilomètres de chantiers ne sont pas encore terminés, etc. Le réseau ferroviaire compte plein de « nœuds », mais il n'a aucun échangeur. Un dogme veut que l'échange au niveau ferroviaire soit impossible, car trop compliqué et coûteux, et que le triage soit également impossible. On pense que tout l'investissement en recherche et en technologie ne sert à rien. Pourtant, le public serait prêt à financer cela, même sous forme de péage routier.

Alain SAUVANT

Il y a aussi l'organisation du secteur, la productivité actuelle d'une entreprise ferroviaire et la productivité future du secteur ferroviaire. On voit comment les choses fonctionnent et les améliorations dans un certain nombre de pays étrangers lorsque la concurrence a été ouverte dans le fret ferroviaire. C'est au moins aussi important que les questions d'infrastructure.

Il y a effectivement un certain nombre de goulets d'étranglement, pour lesquels une solution d'infrastructure nouvelle est parfois nécessaire et inévitable, mais il y a aussi des solutions plus « douces » de régulation de la demande par un péage de rareté, parfois d'augmentation de capacité par des mesures d'organisation de contrôle commande, qui doivent faire partie du cocktail de mesures. Cela ne signifie pas qu'il ne faut plus faire d'investissements nouveaux, mais, avant de les faire, il faut bien examiner les fonctionnalités et d'autres alternatives.

Juan GOMEZ

Nous passons maintenant au troisième et dernier débat de cette table ronde.

Le péage urbain

Olivier PAUL DUBOIS-TAINE

Nous n'avons encore rien dit sur l'urbain : je pense qu'il ne faut pas l'oublier avant de tirer les conclusions de cette table ronde.

Je vous propose de partir de cas concrets de péages urbains que nous connaissons à travers les journaux avec les exemples de Londres, de Stockholm et d'Oslo. Nous avons constaté que le péage urbain répond aux multiples objectifs de fluidité de la circulation, de limitation de la pollution, de sélection des utilisateurs d'un espace rare, en fonction des possibilités ou des impossibilités de report du transport collectif. Actuellement, on constate davantage un effet de régulation de la demande et de l'espace qu'un effet de production de ressources supplémentaires. Peut-on envisager de faire du péage urbain dans une centralité très restreinte, comme l'a fait Londres ? Ou bien peut-on envisager un péage généralisé à l'ensemble de l'aire urbaine, ce qui posera un problème redoutable car, autant dans un centre-ville, la plupart des usagers ont des alternatives de transports collectifs, autant ils n'en ont pas sur l'ensemble de l'agglomération.

Juan GOMEZ

Bruno Corthier, quel bilan peut-on dresser du péage londonien ?

Bruno CORTHIER

Il y a plusieurs bilans :

Commençons par le bilan politique. Le maire a annoncé qu'il allait introduire le télépéage urbain sur l'hypercentre et s'est fait élire sur ce programme. Un an plus tard, cela fonctionnait, avec une baisse du trafic sur l'hypercentre. On circule à Westminster bien mieux qu'avant ce télépéage.

L'introduction du péage urbain avait deux objectifs : réduire la congestion et dégager des moyens financiers pour augmenter l'offre de transports en commun. Autant le premier objectif a été parfaitement atteint, autant le deuxième ne l'a pas été. En effet, actuellement, 75 % des sommes collectées servent à payer le système. Le premier pari du maire a donc été réussi, mais pas le deuxième. À Coventry, 450 personnes passent actuellement leur temps à regarder des images vidéo, parce que le péage urbain de Londres est un péage sans technologie. Une caméra filme la route, ensuite on lit les images, on identifie les plaques d'immatriculation et on va chercher l'adresse dans le fichier central des cartes grises si la personne n'a pas payé. Sur le plan technique et de l'efficacité, le système de Londres est bon pour réduire la congestion mais, économiquement, il n'est pas un succès. En revanche, il semble que celui de Stockholm sera beaucoup plus efficace.

Rémi PRUD'HOMME

C'est le contraire. J'ai travaillé cet été sur le péage de Stockholm. Il est pire que Londres du point de vue économique. Son coût est d'environ la moitié de celui de Londres, pour un volume d'activités comparable en nombre de paiements. C'est donc sur ce plan mieux que Londres, mais les gains de décongestion sont beaucoup plus modestes, parce en réduisant la circulation de 15 %, on a des gains modestes. Il semble également que le coût marginal dans les transports en commun soit élevé et, bien que l'on ait dépensé beaucoup d'argent pour avoir quelques lignes d'autobus, on a subi une dégradation des conditions

dans les transports en commun. Le pourcentage de gens voyageant debout a, par exemple, augmenté de 5 à 7 %, ce qui reste toutefois raisonnable.

Les trois conditions pour qu'un péage urbain marche sont qu'il y ait beaucoup de congestion, que le système ne coûte pas trop cher et que la solution alternative de transport en commun ne soit pas non plus trop coûteuse. À Londres, la première condition était remplie, la deuxième ne l'était pas. En vérité, à Stockholm, aucune des trois conditions n'est véritablement remplie.

Bruno CORTHIER

Londres a fait clairement le choix de réduire les investissements. En revanche, les coûts d'exploitation, sur lesquelles la dérive est très importante, ont été délaissés. Londres est en train de considérer le changement de ce système.

Alain SAUVANT

Dans ce type de péage urbain, il y a deux objectifs : celui du financement et celui d'orientation de la demande. Ils sont souvent contradictoires : si vous avez effectivement fait de la décongestion, vous gagnez moins d'argent. Nous croyions, les uns et les autres, que la technologie était tellement peu chère que les coûts de transaction, c'est-à-dire les coûts de fonctionnement du système, seraient quasiment gratuits, alors que l'expérience prouve que c'est cher. Dans le cas de Londres, le maire a fait le choix politique délibéré de faciliter l'entrée pour les automobilistes et qu'ils n'aient pas à acheter un boîtier, mais la reconnaissance de plaques a été préférée, même s'il savait qu'elle était chère en termes de fonctionnement. Les abonnés sont en train d'être orientés vers des systèmes un peu plus efficaces. On fera le bilan dans quelques années, mais il est vrai qu'un système de péage représente des coûts de fonctionnement et qu'il faut en tenir compte à la mise en place.

Francis BABE

Je ferai deux observations sur le transport routier de marchandises. Le péage urbain qui consiste à faire payer la marchandise quand elle entre en zone urbaine s'appelle l'octroi. On peut penser le rétablir, mais cela signifie un renchérissement du coût de la marchandise en centre-ville. C'est une prime formidable aux hypermarchés de banlieue. Un certain nombre de grands distributeurs s'en réjouiront fortement, mais en termes d'environnement et d'aménagement du territoire, cela peut avoir des effets pervers. Regardons bien cet aspect des choses pour la conforter la vitalité des centres villes.

Alain GILLE

Cela me semble relever du miracle à Stockholm, car je crois que le taux du péage est très faible, qu'il peut être pratiquement consommé rien que par l'érosion monétaire en quelques années. Le péage correspond à une augmentation des coûts de la voiture sur un an ou un an et demi. J'ai le sentiment que si c'est une réussite, c'est parce qu'il y a aussi beaucoup de civisme. Je ne suis pas certain que ce civisme soit également partagé en Europe. On voit bien, par exemple, que la ville de Paris a pris une tout autre orientation. Si l'on ne cherche pas à récupérer de l'argent et donc si ce n'est pas très efficace en termes de mobilisation de l'argent, il n'y a pas de réelle différence entre un site ou en autre. Ce qui compte finalement est de voir si l'on a réussi à limiter la mauvaise mobilité.

Juan GOMEZ

Je demande à Philippe Gresset de nous rejoindre pour conclure la table ronde.

Philippe GRESSET, Trésorier de TDIE

Je me demande, à l'heure qu'il est, à quel titre je suis assis sur cette chaise : peut-être en tant que trésorier de l'association, puisque nous avons beaucoup parlé d'argent cette après-midi, mais je pense que c'est un peu réducteur. Est-ce parce que je préside un syndicat de travaux routiers ? C'est également réducteur, car j'ai beaucoup entendu parler de la route, ce dont je suis très satisfait, car on n'en parle pas très volontiers actuellement. Comme ni l'une ni l'autre de ces raisons ne m'a fait venir ici, je **ferai** une réponse et une conclusion de « candide », en laissant la véritable conclusion au coprésident de l'association qui s'en acquittera beaucoup mieux que moi.

Je pense que tout le monde a été à peu près du même avis sur la première partie de ce débat. Malgré quelques divergences sur la manière de percevoir les PPP ou sur la manière dont on traite les transports routiers, je ne crois pas qu'il y ait de grandes divergences sur les principales options évoquées et prises. Même si l'on peut s'en étonner, les transporteurs routiers et les constructeurs de routes, que je représente, acceptent bien le partage des modes à leur détriment. Nous sommes en effet tous d'accord pour dire que la route n'est pas le remède à tout et qu'il faut bien que les autres modes se développent. S'ils ne l'ont pas fait, c'est peut-être à la route de les aider à le faire, ce qui a été évoqué à plusieurs reprises. Je pense que c'est une réalité. Je souhaiterais, pour autant, que ce ne soit pas uniquement aux autres groupes que profite tout ceci, mais à tous les modes, y compris la route, qui représente tout de même 80 % de tout ce qui se transporte - en marchandises comme en voyageurs - à l'heure actuelle.

Les trois débats **de la table ronde** me semblent plus faciles à résumer.

Nous avons parlé de la TIPP. J'ai bien aimé le terme « obscur », employé à plusieurs reprises au sujet de cette taxe qui n'est effectivement pas aussi claire que l'on souhaiterait. Que représente-t-elle exactement ? On a entendu parler de 25 milliards + 8 milliards, si j'ai bien compris, soit 33 milliards. À quoi servent-ils réellement ? Où vont-ils ? Connaître un peu mieux leur destination et qu'une partie revienne de manière claire et lisible aux infrastructures, quelles qu'elles soient, est souhaitable. En dehors du fait de servir à alimenter les caisses de l'État, la TIPP a une véritable raison d'être : amener des fonds au développement de ces infrastructures, comme on l'aura bien compris. Que la route paie pour le fer n'est pas impossible : cela se produit déjà.

J'ai bien entendu le problème du rattrapage du prix du gasoil pour les particuliers en France. J'ai cru comprendre que, si l'on a beaucoup parlé d'acceptabilité à certains moments, on a un peu oublié de l'évoquer dans ce cas. Je crois que ce sera une « partie de plaisir » intéressante, lorsque l'on va s'en occuper !

J'ai été particulièrement sensible à l'argumentation selon laquelle, la TIPP servant à maintenir l'énergie à un prix élevé, c'est une bonne raison pour que la TIPP ne diminue pas. C'est un point important que nous n'avons pas tous forcément perçu jusqu'alors. Il faut prendre en compte ce problème. On est tous à peu près sûrs que cette TIPP ne diminuera pas. En revanche, qu'elle soit un peu plus clairement répartie serait certainement la bonne formule.

Concernant les péages étendus aux 5 000 kilomètres d'autoroutes ou de voies rapides, nous avons eu la voix d'un expert présent dans la salle, Patrice Pariset, qui a pu exposer sa pensée. Il était bon de souligner que nous sommes, à l'heure actuelle, pris dans un système très rigide en France et que l'on ira nécessairement vers une évolution de ce

système. Il me semble impensable qu'on ne le révise pas, car il est un peu autobloquant. Si l'on veut aller vers quelque chose de différent, nous devons employer des routes nouvelles. Nous garderons tous l'image du Galiléo fiscal.

Enfin, je reviens à l'urbain. Nous avons parlé du péage urbain mais pas de l'urbain lui-même, c'est-à-dire des problèmes gigantesques des grandes métropoles à l'heure actuelle. Ils ne seront pas réglés par le péage urbain, tout du moins dans l'immédiat. Pour cela en France, nous n'avons aucun plan. Je ne sais pas comment se trouvera le réseau routier ou de transport de l'Ile-de-France dans les 20 ans qui viennent, car aujourd'hui nous sommes devant une impasse.

Ceci étant, le péage urbain ne semble pas être la panacée universelle, même si c'est tout de même une solution. La prudence est de mise. Il ne faut pas s'y lancer «à corps perdu » et on a peu de leçons à retenir, de nos amis anglais comme de nos amis suédois, car les deux cas sont encore balbutiants. Même si leurs résultats sont probants au niveau de la non-congestion, nous n'avons pas encore fait le tour de cette question.

Juan GOMEZ

Merci Philippe Gresset. J'appelle Philippe Duron, coprésident de l'association pour le mot de la fin.

CONCLUSION

Philippe DURON, Co-Président de TDIE

Merci, Monsieur Gomez, pour l'animation de cette après-midi. Je voudrais, bien évidemment, remercier la FNTP et son président Patrick Bernasconi qui nous ont accueillis dans cet amphithéâtre agréable et très commode pour pouvoir débattre aisément au centre de Paris.

Je voudrais également remercier tous les intervenants qui ont bien voulu se prêter au jeu de l'échange avec vous, tout au long de cette après-midi, et saluer aussi les personnalités qui nous ont fait le plaisir d'être là : le directeur général des routes, qui a pris quelques instants sur un emploi du temps très chargé, Noël de Saint-Pulgent, « orfèvre » en matière de PPP, ainsi que les personnalités politiques, car notre activité est très largement tournée vers eux. Je salue Pascale Le Néouannic, secrétaire au transport du parti socialiste, le co-président Michel Bouvard, qui a le même rôle à l'UMP et d'autres parlementaires qui nous ont quittés. Je remercie tous les partenaires de notre association dont les membres du conseil scientifique avec, notamment, Rémi Prud'homme qui a montré toute la vigueur de son analyse dans ce débat.

TDIE est une association qui a quelques convictions fortes :

Le transport est un secteur économique majeur dans un pays moderne comme la France. Il a une utilité sociale forte dans des sociétés où la mobilité est toujours très importante. On doit aujourd'hui prendre en compte des facteurs externes de plus en plus importants, qu'il s'agisse des coûts de l'énergie, de l'environnement ou de l'opinion des citoyens évoquée par le président Alain Gille, contre laquelle on ne peut pas construire une

politique de transport, mais avec laquelle il faut dialoguer, composer, pour que nous ayons demain un système de transport en phase avec les besoins du pays et de sa population.

C'est pourquoi nous avons décidé en cette fin d'année 2006 de remettre sur le métier notre plateforme revendicative, de manière à la proposer au débat politique qui va s'ouvrir l'année prochaine - il est d'ailleurs déjà ouvert -, en vue des élections présidentielles législatives et, pourquoi pas, municipales ou cantonales, car le jeu d'acteurs s'est singulièrement enrichi, pour ne pas dire compliqué dans les dernières années, en ce qui concerne les transports et les infrastructures.

Pour composer cette nouvelle plateforme, il nous a semblé important d'organiser quatre séminaires.

Le premier porte sur le financement car cela a toujours été une question récurrente à TDIE. Jacques Oudin, qui fut le cofondateur de cette association, en était un grand spécialiste et avait la conviction que, sans comptes de transport clairs, nous ne pourrions pas avancer dans ce pays.

La seconde table ronde aura pour thème la décentralisation des nouvelles maîtrises d'ouvrage et du jeu d'acteurs. Le représentant de l'ADF, l'Association des Départements de France, a bien montré comment la décentralisation pesait de manière extrêmement prégnante sur les collectivités territoriales. Il a évoqué les départements, mais on pourrait aussi mentionner les régions pour le ferroviaire et les intercommunalités pour les transports en commun urbains, les TCSP ou d'autres moyens de transport.

Se tiendront ensuite deux autres séminaires, l'un sur le débat public, qui fera suite aux quatre réunions organisées l'an dernier avec le président Mansillon sur ce thème. Nous les prolongeons cette année en évoquant la question de la concertation.

Le dernier sujet portera le 20 décembre sur la question énergétique, question difficile qui nous amène à nous interroger sur les carburants de demain, les modes de transport les plus pertinents, l'aménagement du territoire national et mondial, avec la répartition de la production sur les échanges de produits.

Depuis sa création, TDIE œuvre pour essayer d'éclairer les questions de transport. Il nous semble en effet qu'il faut une vision globale en matière de transport et d'infrastructures. Nous avons apporté une première contribution en 2002 avec une étude assez lourde sur les besoins de transport dans notre pays, qui faisait la sommation et la mise en perspective de tous les grands projets européens, nationaux et régionaux. Nous sommes en train d'actualiser cette étude avec Setec. Dans deux mois, nous serons en capacité de mettre à disposition des pouvoirs publics, de nos adhérents et du grand public, une étude revisitée et enrichie, car nous avons cette fois introduit les besoins régionaux de transport qui n'y figuraient pas en 2002, car c'était le début de la décentralisation des TER, ainsi que tous les besoins de transport en site propre et les grands contournements urbains des huit principales métropoles françaises. Nous aurons donc une évaluation des projets et des besoins de financement de notre pays.

Notre association a également milité pour la mise en place d'un cadre stable et d'un financement pérenne des transports. Nous avons évoqué la situation allemande ou suisse. On aurait pu parler de celle de l'Espagne, où nous étions en juin dernier avec Patrick Bernasconi, pour voir comment se mettait en place le programme d'infrastructures et comment s'organisait le financement. Nous avons là un exemple tout à fait impressionnant, pour nous, Français, d'un pays qui investit chaque année 1,5 % de son PIB dans la modernisation de ses transports. La comparaison est parfois très utile pour faire avancer le débat et aider à construire un système plus pérenne.

Nous avons cru parvenir à une solution satisfaisante lorsqu'après le débat sur les transports en 2003, le CIADT avait adopté une liste de 35 projets prioritaires et avait mis en

place l'AFITF, l'Agence de Financement des Infrastructures Terrestres de France qui sanctuarisait une recette dynamique : les bénéfices des SEMCA. Nous savons aujourd'hui que le gouvernement de Monsieur de Villepin a fait le choix de privatiser et nous avons dit en notre temps que nous désapprouvions cette solution, qui nous semblait dangereuse pour le financement à long terme des transports et des infrastructures en France. Nous devons désormais prendre acte de cette décision et rechercher d'autres moyens de financement. C'était l'objectif du colloque organisé en mars et de cette table ronde.

Je ne reviendrai pas sur les perspectives ouvertes par nos différents débats de ce jour, mais je dois dire qu'ils sont importants dans un contexte plutôt morose de financement des infrastructures. Ce contexte est morose car les financements européens ne sont pas à la hauteur de ce que la Commission estimait nécessaire, comme Mme Schultze l'a évoqué. En effet, le besoin avait été estimé à 20 milliards jusqu'en 2013 et nous en sommes à 8 milliards. En outre, on pourra beaucoup moins mobiliser les fonds structurels pour les infrastructures que par le passé, puisque 75 % des fonds structurels bénéficieront demain à l'innovation et à l'environnement. Enfin, en matière de contrats de projets, nous sommes loin de l'enveloppe de 2000, où l'on disposait de 20 milliards d'euros de subventions d'État. Aujourd'hui, nous disposons de 10,8 milliards, peut-être, avec un petit « coup de pouce », de 12 milliards de fonds d'État. Bien évidemment, le financement des routes, qui ne fait plus partie des contrats de projets, est soustrait de ces financements. Mais lorsque l'on examine les besoins ferroviaires, on mesure que l'on est également loin du compte. Nous avons fait le calcul dans ma région des besoins sur les 10 ans à venir : nous obtenons le chiffre de 700 millions d'euros, or le mandat de négociation du préfet prévoit 30 millions d'euros. Le delta est impressionnant, pour ne pas dire vertigineux. Le contexte est donc difficile et nous avons parfois l'impression que les infrastructures et les transports sont la variable d'ajustement de l'État et des budgets européens.

La présentation exposée dans un des débats par le BIPE montre que la contrainte sur les collectivités territoriales risque d'être assez forte demain. Elles n'auront probablement plus la même capacité de financement qu'elles ont pu avoir par le passé.

Tout cela nous amène, bien évidemment, à rechercher d'autres sources de financement. Nous voyons bien la difficulté de mise en œuvre des PPP dans notre pays. Nous évoquons souvent les PPP à l'AFITF, en citant les expériences des autres pays. Nous voyons également bien la limite de l'exercice, car il faut avoir une très grande expertise des risques et un accompagnement juridique très fort. Les collectivités territoriales ont quelques réserves par rapport à ce mode de financement et attendent probablement un retour d'expériences pour s'y engager.

La question du partage entre le contribuable et l'utilisateur se pose également. L'utilisateur est déjà mis à contribution sur le ferroviaire, car il paie sa place, et, sur certains réseaux, le service donné n'est pas toujours à la hauteur de la contribution, notamment sur le réseau des trains Corail où l'effort de services à faire est encore très important.

Il y a enfin la question du péage. Le télépéage pose la question « comment fait-on concilier dans notre pays le péage tel qu'il existe avec d'autres formes de péages ? Comment le rend-on acceptable à l'usage et au citoyen ? » On se souvient, notamment pour le péage lyonnais, de la résistance des habitants de l'agglomération. Sans doute, la prise de conscience des questions environnementales et énergétiques a-t-elle évolué dans notre pays. Le président Prud'homme évoquait les trois conditions nécessaires à la réussite d'un péage en milieu urbain, avec la densité du trafic et la congestion. On voit mal en France ce phénomène se développer dans de nombreuses villes car notre situation de congestion n'est pas telle qu'il devienne indispensable, sauf peut-être dans les deux ou trois plus grandes villes françaises. Ce sujet est donc tout de même assez limité.

Les questions restent ouvertes, restent difficiles, mais il faut les explorer car, sans une bonne répartition et de nouveaux modes de financement, on ne pourra pas réaliser les programmes d'infrastructures listés dans le CIADT de 2003 ou, en tout cas, il faudra plus de

temps. On ne pourra pas forcément répondre aux demandes sociales en matière de transport que constatent les collectivités territoriales, qu'il s'agisse des besoins en transports en commun urbains ou interurbains. Nous aurons d'autres débats sur d'autres sujets tout aussi importants et qui contribuent à produire un consensus sur la question du transport et nous en avons besoin.

Je vous remercie pour votre participation et je vous donne rendez-vous, d'abord le 8 novembre, puis le 22 novembre pour le nouveau système d'acteurs, le 29 novembre pour le débat public et le 20 décembre pour la question énergétique.