

**« Le financement des infrastructures de transport,
mutations en cours, évolutions à envisager »**

Séminaire du 15 Mars 2006

A l'Assemblée Nationale

OUVERTURE

Michel BOUVARD – Co-Président de TDIE

Je suis très heureux de vous accueillir, c'est pour moi la première fois puisque l'on a bien voulu, à la suite de Jacques Oudin, me demander de co-présider cette association et je suis donc heureux comme parlementaire de la Savoie de vous accueillir en espérant - mais elles sont connues de la plupart d'entre vous, que les formalités d'entrée qui ont été renforcées depuis quelques mois n'ont pas été trop perturbantes.

Ce séminaire se place dans le cadre du travail de notre association pour l'année qui vient et avec le souci de poursuivre son action dans les principes qui ont été mis en place dès le début.

Le premier principe est un principe je dirais de co-pilotage politique permettant de s'efforcer de trouver des points d'accords qui puissent faciliter au moins les choses pour l'analyse et si possible élaborer des propositions qui soient à même de transgresser les clivages politiques habituels et surtout de pouvoir s'inscrire dans la durée. Car le premier problème, et c'est l'objet de notre séminaire d'aujourd'hui et de la plupart de nos travaux, le premier problème auquel nous sommes confrontés est la mise en place de financements **durables** pour les infrastructures de transport dans notre pays. Nous avons connu depuis une trentaine d'années des modes de financement variables, avec des « inventions » en matière de recettes venant tantôt du Parlement, tantôt du législateur par la voie des projets de lois du Gouvernement, le point commun de tous ces dispositifs est qu'évidemment aucun n'a malheureusement pu s'inscrire dans la durée et que le budget des transports -et notamment les investissements en matière de transport- ont trop souvent été considérés comme une variable d'ajustement par l'administration des finances. Ainsi, chaque fois que nous rentrions dans une période budgétaire un peu plus délicate du fait d'un manque de recettes, hé bien souvent le coup d'accordéon s'appliquait aux infrastructures de transport, et nous ne sommes pas totalement sortis de cette logique.

Ce séminaire est donc un point de départ d'un travail que nous allons poursuivre pendant plusieurs mois. Je ne vais donc pas retarder le début de cette réunion, mais simplement dire aussi qu'elle intervient à un moment où nous avons des perspectives qui commencent à se clarifier du côté de l'Union Européenne avec un budget communautaire dont le volume est établi, un budget qui pour le paquet transport n'est malheureusement pas à la hauteur des espérances du commissaire Jacques Barrot, loin s'en faut... Nous aurons bien évidemment -puisque nous sommes là dans une réflexion portée dans un cadre national mais aussi dans un cadre européen- à nous préoccuper de faire des propositions et d'interroger le Gouvernement sur ce que sera la bonne stratégie pour notre pays, pour mobiliser, d'abord, une plus grande partie des financements communautaires en faveur des transports puisque le Parlement européen, lui-même, aura maintenant à s'exprimer sur les propositions de la Commission et que le Conseil des Ministres européens aura lui-même à se prononcer après que le Parlement européen en aura débattu ; donc comment améliorer la partie attribuée aux transports dans le budget européen et puis ensuite regarder comment, pour notre pays, se servir évidemment de ce budget comme d'un levier permettant de consolider les politiques d'investissement conduites au niveau national et autant que faire se peut les amplifier.

Voilà quelques propos introductifs, je vais donc céder la parole à Michel Hagège, rédacteur en chef d' «Infrastructures et Mobilité » qui est chargé d'animer la suite du débat et je le remercie évidemment de sa contribution tout en souhaitant la bienvenue, notamment, à nos deux invités étrangers Marco Ponti et José Manuel Vassallo à qui je tiens à exprimer ma gratitude pour leur présence.

Michel HAGEGE

18 décembre 2003, le monde du transport exulte, le CIADT avec un «D » clôt en beauté une passionnante année d'études et débats, il vient de décider d'un ambitieux programme d'investissements d'infrastructures de transports : 20 milliards à s'horizon 2012. Vous corrigerez mes chiffres s'ils sont faux, et création de l'AFITF, alimentée par les dividendes des sociétés d'autoroutes et dotée d'emblée de 7,5 milliards d'euros.

Mais déjà certains s'inquiètent, Yves Crozet, ici présent, exprime sa crainte que les dividendes ne soient déjà hypothéqués. En Avril 2004, Bernard Soulage également ici présent, déclare à «Infrastructures et Mobilité », pardon de citer mes sources, qu'il craint que l'AFITF ne soit un leurre, qu'elle ait eu pour fonction de tenir 6 mois pour ne pas annoncer la privatisation des autoroutes avant les élections régionales, il alerte les Présidents de Régions. L'ARF prend position sur l'avenir des contrats de plan dans une contribution en Janvier 2005.

8 Juillet 2005, l'actualité donne raison à Bernard Soulage, le Premier Ministre annonce la privatisation dans son discours de politique générale, en déclarant que l'AFITF ne recevrait seulement qu'un milliard du produit des privatisations plus le produit des redevances domaniales, de la TAT et 40 % du produit des radars automatiques, peut-être aussi déjà hypothéqué. Cela ne rassure pas les acteurs du transport, soudains inquiets. L'AFITF, j'ouvre les guillemets «risque de devenir une simple structure de transit de fonds sans aucune valeur pour la collectivité » déclare Philippe Duron, co-président de TDIE, à Infrastructures et Mobilité, à l'été 2005. Hervé Mariton, qui n'est pas là, s'inquiète que les contrats de plan ne détournent l'agence de sa mission première qui est le financement des infrastructures de transport. Le 1^{er} Septembre, Dominique de Villepin corrige le tir, ce sera 4 milliards mais l'AFITF financera aussi les contrats de plan dont l'exécution est très en retard. Avec quel argent s'interrogent certains persifleurs.

Au cours du CIIACT du 14 octobre, le Ministre des Transports, Dominique Perben annonce un premier programme musclé, 94 projets dont 21 ayant recours au PPP, 65 étant déjà inscrits dans les contrats de plan, on s'y perd un peu entre grands projets structurants et projets plus locaux ; décentralisation aidant, les collectivités territoriales craignent que l'Etat ne privilégie les programmes relevant de sa politique. Dernière récente étape importante : le CIIACT du 6 mars 2006, l'AFITF reçoit 500 millions pour boucler les CPER, 300 pour la route qui viennent se rajouter au 563 d'autorisations d'engagement déjà prévus ; 200 pour les autres modes qui se rajoutent eux aux 480 déjà prévus soit un total pour les autres modes de 680 (dont 254 pour les transports collectifs en Ile de France et 288 pour le ferroviaire), l'ensemble de ces 680 millions devant générer par le biais du coefficient multiplicateur 2 milliards de travaux.

Mais on va passer à un nouveau type de contractualisation à la suite de ce CIIACT du 6 mars. Pour la route c'est la fin des CPER au profit des programmes de développement et de modernisation des itinéraires, de nouveaux co-contractants vont faire leur apparition, des appels d'offres de PPP vont être lancés, intermodalité et modes alternatifs à la route sont soutenus, ce n'est pas la première fois. Enfin la durée des nouveaux contrats de plan va coïncider avec celle du cadre budgétaire européen 2007/2013.

Ce séminaire a pour objectif de lancer les réflexions de TDIE sur les conséquences de toutes ces mutations sur les infrastructures de transport et leurs financement, à l'heure des ressources rares, de la décentralisation et des échéances électorales de 2007.

On va donc commencer d'emblée, si Monsieur VASSALLO veut bien nous rejoindre, avec un premier exemple de l'étranger, particulièrement éclairant.

Monsieur VASSALLO est Professeur associé au département transport à l'Ecole des Ponts, Chaussées et Canaux de l'Université Polytechnique de Madrid. Il a été l'an dernier invité à l'Université d'Harvard et il a été consultant pour les Gouvernements chilien et espagnol, la Banque Mondiale et la BEI.

José Manuel VASSALLO

Tout d'abord je voudrais remercier TDIE de m'avoir invité à ce séminaire, c'est un défi pour moi de parler sur le financement des infrastructures de transports, alors que j'ai seulement 10 minutes. C'est très difficile de résumer le contenu de ma présentation en seulement quelques minutes ! Si vous êtes intéressé par certains détails, certaines des informations, je vais vous donner aujourd'hui mes coordonnées, n'hésitez pas à me contacter si vous avez des questions, si vous avez des points d'intérêts que vous souhaitez approfondir.

Donc, je vais tout d'abord dire qu'en Espagne il y a 4 problématiques-clé concernant le financement d'infrastructures, la première est une rigueur budgétaire très forte. Nous sommes convaincus qu'afin de développer notre pays il est très important de maintenir une rigueur budgétaire très forte parce que c'est de cette manière que nous avons démontré que l'économie du pays pouvait s'améliorer.

Le deuxième point est qu'en raison des fortes contraintes budgétaires, nous devons encourager l'efficacité par une gestion et un financement privés, nous devons rechercher de nouveaux moyens de financement pour les infrastructures.

Le troisième point que nous devons rechercher, est l'efficacité, sans compromettre l'équité régionale, en effet un des problèmes en Espagne est le manque d'égalité entre les différentes régions.

Le dernier point est l'utilisation optimale des fonds communautaires pour développer les zones de la périphérie. Il y a en Espagne des zones dans le Sud et dans l'Ouest qui sont moins développées que d'autres, nous essayons donc de concentrer les financements et les fonds communautaires et les subventions sur ces régions. La répartition du budget en Espagne est effectué de la même manière : 60 % du financement d'infrastructures, dans le dernier plan d'infrastructures est venu de sources publiques (pas nécessairement de budgets publics mais d'origines publiques), 20 % de fonds communautaires et 20% du secteur privé. Dans les 60 % de fonds publics, 40 % sont venus du budget et le reste, les 20 % restants sont venus de revenus de gestion et d'exploitation des ports ou des lignes à grande vitesse du réseau ferroviaire espagnol. L'utilisation des fonds, 30 % est utilisée par le ministère des Travaux Publics, 50 % par des entités, des entreprises publiques, les entités auxquelles j'ai fait référence précédemment et 20 % par le secteur privé. Donc si on essaye de faire une classification des différents moyens, des différents modèles de financement en Espagne, nous avons une classification croisée que l'on peut observer dans un tableau : dans la 1^{ère} partie du tableau l'entité qui va investir initialement dans l'infrastructure, et dans l'autre partie du tableau qui au final payera cette infrastructure, le budget ou les utilisateurs. Donc nous avons des moyens de paiement traditionnels, c'est à dire des financements budgétaires, et nous utilisons ces budgets pour le trafic routier et le trafic ferroviaire conventionnels, essentiellement dans les régions périphériques.

Ensuite nous utilisons très souvent en Espagne le modèle de société publique qui gère un ensemble d'infrastructures, par exemple nous avons récemment créé une société d'infrastructures qui exploite les liaisons à grande vitesse, qui gère les infrastructures de nos trains à grande vitesse. Nous avons de la même manière une agence portuaire, une agence aéroportuaire. Donc ces services d'administration financent ces infrastructures par les revenus des usagers. Dans le cas des trains à grande vitesse les financements sont complétés par les budgets publics, au final nous développons - et nous avons une forte tradition dans ce sens - la privatisation des autoroutes et notamment par le biais des concessions autoroutières, mais je vais en parler avec plus de détail un peu plus loin dans ma présentation.

Le Gouvernement socialiste a approuvé récemment un plan qui s'appelle « Plan d'infrastructures des transports » qui court de 2005 à 2020. Ce plan envisage un budget de 241 milliards d'euros à l'horizon 2020, sur une période de 15 ans. Le changement le plus important par rapport au plan précédent est le fait que le ferroviaire interurbain, notamment les trains à grande vitesse, représentent le volet le plus important de ce financement alloué aux infrastructures de transport en Espagne, j'ai un tableau dans ma présentation qui vous montre la répartition entre la partie budgétaire et la partie extra budgétaire pour les différents modes de transport, vous avez le routier, le ferroviaire qui sont pris en charge essentiellement par des financements budgétaires alors que d'autres modes portuaires et aéroportuaires sont essentiellement autofinancés en Espagne comme vous pouvez le voir.

Un point de préoccupation, je vous l'ai dit en début de ma présentation, est que nous ne pouvons pas affecter le déficit public en finançant nos infrastructures. Dans cet objectif nous mettons en œuvre deux modèles en Espagne afin de ne pas engager des investissements, en augmentant, en accroissant le déficit public. Tout d'abord nous mettons en œuvre le modèle des entités publiques, chargées de la gestion des aéroports et des lignes à grande vitesse. Afin de nous assurer que l'investissement de ces entités n'est pas pris en compte dans le budget public, les ventes réalisées, le chiffre d'affaires, doit couvrir au moins 50 % des coûts de production donc il faut parfois mettre en place des montages financiers pour nous assurer que les revenus, les produits des ventes sont de plus de 50 % des coûts de production.

Une deuxième mesure qui a été adoptée est le développement des concessions, des partenariats publics/privés, des PPP. Les concessions sont utilisées également pour d'autres modes de transport et nous devons faire extrêmement attention au fait que les partenaires privés doivent systématiquement porter les risques de construction mais également les risques liés à la disponibilité et à la demande. En 2003 en Espagne nous avons ratifié une nouvelle loi qui s'appelle loi sur les concessions. Cette nouvelle loi est censée étendre le modèle des concessions à l'infrastructure publique, parce que nous avons déjà une loi sur la concession pour les autoroutes à péage qui a été ratifiée en 1972 et cette deuxième loi visait à renforcer la contribution des financements privés. Nous avons élaboré une manière de rechercher de nouvelles sources de financement du secteur privé pour financer ces infrastructures de transport.

Le troisième point est de renforcer le cadre juridique en définissant une nouvelle manière de partager les risques et vous savez que c'est un des défis majeurs des contrats de concession, c'est à dire la définition d'un mécanisme de partage optimum des risques. Ce que nous visions avec cette loi était de définir un cadre clair afin que toutes les parties prenantes connaissent dès le début la nature des différents risques. Je souhaiterais soulever certains points clés concernant cette loi alors qu'il ne nous reste plus que 3 minutes. Le premier point, c'est notre volonté d'encourager la compétition; par la concurrence, nous avons réussi à réduire les coûts de manière importante et, de fait, j'ai été très impressionné lorsque j'ai participé à une réunion en France, alors que nous discutons d'un contrat de concession mixte rail/route, de constater que le prix des concessions en Espagne est bien moins élevé qu'en France, et l'un des résultats que j'ai constaté et qui a été constaté par tous est le fait qu'en Espagne il y a une très forte concurrence

sur l'attribution de ces contrats de concession. Le deuxième point est la promotion de la qualité, cette loi inclut des primes et des pénalités liés à la qualité de service fournie par les concessionnaires. Cette loi permet de trouver de nouveaux moyens de financement pour attirer les capitaux et financer ces infrastructures.

Puisque je ne veux pas dépasser le temps de parole qui m'est alloué, je vais éclairer certains des défis auxquels nous restons confrontés en Espagne.

Le premier est le défi d'améliorer les capacités de liaisons transfrontalières, nous sommes un pays périphérique en Europe et pour nous il est extrêmement important de rester connectés au reste de l'Europe pour rester concurrentiels. Et pour nous c'est un défi que nous n'avons pas relevé encore en partie parce que les infrastructures de l'Union Européenne ne promeuvent pas ce type de mesures.

Le deuxième défi est de finaliser le processus de libéralisation de notre trafic ferroviaire et d'améliorer l'interopérabilité avec le reste de l'Europe. Le dernier point est d'accroître le niveau de financement privé notamment dans la maintenance routière et le Gouvernement espagnol va élaborer un mécanisme pour financer la maintenance d'autoroutes libres par le biais de systèmes de concession à péage virtuel. Nous pensons que nous ne sommes pas encore en mesure d'évaluer les conséquences de cette mesure mais je pense que c'est un des défis essentiels auquel notre pays est confronté. Si vous avez des questions, que ce soit aujourd'hui ou plus tard n'hésitez pas à me contacter, merci.

Michel HAGEGE

Est-ce que l'immixtion tout à fait positive de l'Espagne dans le paysage autoroutier français à travers cette grande société autoroutière risque de modifier et d'avoir des conséquences sur le mode de péage, est-ce que le « shadow toll » va par exemple se développer en France ? C'est une question un peu de provocation.

José Manuel VASSALLO

Je pense que c'est aussi une question très intéressante ; « shadow toll » présente de réels avantages et de réels gros problèmes. Le Gouvernement central n'a jamais véritablement appliqué les péages virtuels en Espagne, le système commence à être adopté dans les régions et en fait c'est une question sensible et ils savent que s'ils construisent des infrastructures avec un système de péage virtuel, l'investissement ne va pas être pris en compte dans le déficit public au début mais le fait que même si ces infrastructures ne sont pas prises en compte au début, il faut sortir l'investissement, il faut payer l'investissement. Je pense qu'il n'y a pas de règles jusqu'à maintenant pour prendre en compte ces coûts.

Michel HAGEGE

Il y a une autre question ...

Vous avez parlé de création d'entités qui permettent de ne pas consolider si le produit des ventes est supérieur à 50 % du coût de production, ce qui permet de ne pas affecter le budget ; si cela existe vraiment c'est génial !!!

José Manuel VASSALLO

Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question ; j'ai compris que vous m'interrogez sur le mécanisme qui consiste à créer une société publique afin de financer les infrastructures de telle manière que 50 % des coûts de production soient couverts. Est-ce que vous me demandez mon opinion sur la pertinence de ce système ou plutôt sur la manière dont nous le mettons en œuvre en Espagne ?

Je pense que la manière dont nous le mettons en œuvre en Espagne est une manière classique, c'est-à-dire que ces entreprises existaient par le passé, par exemple tous les aéroports en Espagne sont gérés, sont financés par des entités publiques et il y a des subventions croisées entre les différents aéroports. Dans ce cas, les aéroports sont financés essentiellement par les revenus qu'ils obtiennent, donc cela ne pose pas de problème. Il y a un autre cas de figure par exemple dans le cas de la construction de lignes à grande vitesse, dans ce cas, une entreprise a été créée de manière spécifique, une nouvelle entreprise chargée de construire et de maintenir ces infrastructures et les opérateurs ferroviaires sont censés payer une concession, une redevance pour l'utilisation de leurs réseaux donc les entreprises ont été créées de manière que tous les actifs qui étaient inclus dans ces entreprises au final étaient supposés générer un chiffre d'affaires d'au moins 50 % des coûts de production. De cette manière ces entreprises étaient évaluées par Eurostat qui a estimé que ce calcul était pertinent et donc il y a une partie de cet investissement qui vient du budget, malgré cela cet investissement n'est pas de l'argent public.

Une intervention dans la salle

Dans le règlement SEC 85 il suffisait de s'appeler une entreprise pour pouvoir déconsolider c'est comme cela que RFF a démarré et puis le règlement SEC 95 était beaucoup plus rigide, il fallait qu'il y ait la majorité des recettes qui proviennent de l'exploitation. Et puis on peut mentionner la décision Eurostat sur les PPP qui permet de déconsolider même sans recette à condition qu'il y ait un transfert du risque de construction et du risque de disponibilité.

Michel HAGEGE

Merci beaucoup Monsieur VASSALLO, nous passons à notre deuxième témoignage européen.

Monsieur Marco PONTI est Professeur à l'Institut Polytechnique des Transports de l'Université de Milan, Président de la société de consulting TRT Limited et Membre du Comité Scientifique de la Conférence Mondiale sur la recherche en transport. Il a été Consultant auprès de la Commission Européenne, l'OCDE et puis de la Banque Mondiale et des Chemins de Fer italiens ainsi que en Italie, Conseiller de plusieurs ministères pour l'élaboration des plans. Il est par ailleurs l'auteur d'un grand nombre de publications scientifiques et d'articles. Nous vous écoutons Monsieur PONTI

Marco PONTI

Tout d'abord je vous prie de m'excuser de ne pas parler Français. Et 10 minutes c'est un désastre !!! J'ai envoyé un résumé très court de ma présentation que vous aurez peut-être dans votre dossier et pour avoir un aperçu plus détaillé, c'est la table-ronde 1-2-8 qui a été publiée par le CNT qui contient des détails plus pointus sur la situation italienne.

Il y a beaucoup de similarité avec l'exemple espagnol mais il y a une analyse différente de notre côté. Tout d'abord démarrons de la procédure de décision en Italie : il y a eu des plans nationaux, un déclin des investissements, un accroissement des encombrements routiers partout, des problèmes environnementaux et une difficulté à percevoir les coûts des différents modes. Les usagers des routes ne perçoivent pas les coûts, mais au final le transport est sous-tarifé. Après ces deux plans nationaux dans lesquels j'ai été personnellement impliqué, le Gouvernement italien a mis en place une nouvelle loi qui s'appelle « loi objectif » avec des objectifs différents, un meilleur projet, si je puis dire, impliquant une très forte visibilité politique, notamment en mettant l'accent sur les transports à longue distance, en allant chercher des fonds communautaires, sachant que très peu de fonds communautaires étaient obtenus en Italie et également moins de bureaucratie environnementale. Comme je l'ai dit, cela est passé par des mécanismes plus créatifs de financement, nous avons cherché des astuces pour contourner les contraintes donc bien entendu cela a profité à des mécanismes non transparents, contourner des pratiques ou des procédures démocratiques... S'il y a des contraintes, je pense pour ma part qu'elles doivent être respectées, à mon avis. Je ne suis pas trop en faveur de modes de financement opaques.

Concernant les conflits avec les régions -puisque ce mécanisme était fortement centralisé il y avait des conflits importants avec les autorités régionales- un certain nombre de pouvoirs avaient été délégués à ces instances régionales mais pas de procédure d'évaluation formelle. Pour toutes les décisions politiques, une analyse économique a été réalisée, elle a été très controversée notamment sur les trains à grande vitesse, une étude officielle indique que ce projet est absurde, est un désastre, mais ce projet a été décidé. Si vous voulez plus de détails, je peux vous les donner, j'ai été impliqué dans ce projet. Il y avait un rôle anticyclique très fort engagé dans les travaux publics et les projets publics ont une durée très longue. Il y a eu des études indépendantes sur les rapports coûts/avantages et un grand nombre de ces projets ont indiqué des résultats très peu favorables qui ont généré un très grand débat en Italie.

Le problème du financement maintenant. Le financement privé est attendu, encore une fois il est difficile de trouver un bon moyen de partager les risques et le secteur privé est très content de s'accommoder de cette situation, pour les autoroutes par exemple. Il y a une forme de fiscalisation cachée, les usagers financent l'infrastructure mais sans critère d'efficacité et l'efficacité allouée est une efficacité productive, en fait c'est une fiscalisation cachée avec les entreprises privées. J'ai été régulateur des autoroutes pendant 2 ans et j'ai été licencié parce que mon opinion était en conflit avec la société dominante qui a demandé directement au Premier Ministre de me licencier, effectivement je ne défendais pas assez le secteur public, sachant que la société autoroutière italienne faisait énormément de profits et ne distribuait pas assez ces profits dans l'infrastructure. Le risque d'un déficit déguisé c'est le risque essentiel.

Pour les entreprises publiques, nous avons la même situation qu'en Espagne, nous avons des sociétés informelles qui ne font pas partie du Gouvernement et qui essaient de tricher. Dans la création du réseau de trains à grande vitesse, la Commission Européenne a réussi à mettre un terme à ces pratiques mais il y a eu un retour attendu, un retour de 40 % sur investissement, ce qui est complètement irréaliste. Chacun sait en Italie que nous n'allons jamais atteindre un retour de 40 % sur investissement, tout le monde le sait que c'est les usagers, le contribuable qui va payer.

Je termine maintenant, sur la délicate question, le problème de la «règle d'or ». Elle est bien connue des économistes, beaucoup de décideurs publics disent : si nous investissons de l'argent, nous devons nous débarrasser de la règle européenne parce que la règle d'or est de créer des revenus pour le futur... Mais cela peut aboutir à des projets inutiles, mis en œuvre uniquement pour des raisons politiques et électorales.

PREMIERE TABLE RONDE

Décentralisation, raréfaction des crédits... :

la contractualisation a-t-elle encore un avenir ?

Michel HAGEGE

Je pense que l'on va embrayer tout de suite sur la table ronde parce que certains des participants doivent partir, je propose donc que vous réserviez vos questions éventuelles pour tout à l'heure mais c'est dommage parce que c'est vrai que c'est passionnant... Merci beaucoup...

Bernard SOULAGE va parler le premier, je rappelle qu'il est Vice-Président délégué aux Transports en Région Rhône-Alpes depuis Avril 2004, qu'il est agrégé de sciences économiques et sociales, Docteur en urbanisme et aménagement et qu'il a été Secrétaire Général de la Ville de Grenoble de 95 à 99, Professeur à l'IUP de Grenoble depuis 89 ; il est enfin pour ceux qui ne le sauraient pas Secrétaire Général du PS, chargé des questions économiques et des infrastructures depuis 93.

Monsieur Soulage, pour orienter un peu votre réponse, vous êtes représentant des régions est-ce que l'évolution récente à laquelle j'ai fait allusion en introduction de la contractualisation vous satisfait ou non ?

Bernard SOULAGE

Je crois que l'on va voir à l'usage ; dans ces matières là il faut toujours être prudent, j'admire quand même le travail de rédaction. J'ai suivi, mais d'autres l'on suivi peut-être d'encore plus près que moi, l'élaboration de tout cela ; j'avais rarement vu un document politique de cette nature, découpé à ce point, et d'ailleurs avec une précision qui mériterait d'être peut-être encore plus précisée pour que nous, nous sachions où nous allons...

L'exemple des TGV est absolument fantastique, c'est la première fois qu'en France on distingue le financement des études et des acquisitions foncières du financement des LGV . Dans les contrats de plan il y a les études et les acquisitions foncières mais il n'y a pas les TGV, sur les routes il y a une phrase d'une ambiguïté absolument formidable, j'imagine qu'il faudra y revenir et sur le ferroviaire on est face à deux écritures, je n'ai pas le texte sous les yeux mais je l'ai suffisamment regardé de près, on a deux lignes, l'une qui porte sur le développement et la régénération en ce qui concerne les voyageurs, puis une autre qui dit autre chose sur le fret ; ce qui est un peu compliqué car en général les trains roulent sur les mêmes lignes. Voilà le point sur lequel nous, nous regardons les choses par rapport au débat de cet après-midi.

C'est vrai que nous sommes extrêmement inquiets ; nous sommes inquiets pour quatre raisons :

La première, que j'ai déjà évoquée ici en présence de Gérard Longuet, c'est évidemment ce que va devenir dans la réalité l'AFITF. Vous avez eu la gentillesse de me citer tout à l'heure, certains m'ont dit quelle prémonition. Franchement un tout petit peu d'expérience politique et d'expérience de la gestion amenait évidemment à dire ce que j'ai dit en 2004 il n'y avait pas photo... Je n'ai jamais cru un instant que cette affaire irait jusqu'au bout comme je n'ai jamais

cru que l'on garderait 70 % du capital de GDF, il n'y a que les gens qui n'ont jamais fait d'économie ou de politique qui croient ce genre de truc, évidemment cela devait se terminer comme cela, alors on a cette première source d'inquiétude réelle.

Deuxième source d'inquiétude : nous n'avons pas aujourd'hui, je le dis parce qu'on l'oublie trop souvent, et c'est certainement une dimension que vous allez aborder dans l'après-midi, le deuxième souci c'est l'Europe à la fois sur son budget et sur l'eurovignette. On a rien du côté de l'Europe, on a un budget européen croupion et on n'a pas de levier avec une directive eurovignette qui tienne la route. On est devant une page extrêmement transparente du point de vue européen et, quelque soit les appréciations qui peuvent être portées sur le Lyon/Turin - je ne dirai rien là-dessus, je suis à Turin mardi et puis à Rome pour continuer avec quelques autres à débattre de tout cela - en tout cas c'est vrai que le problème va peut-être se régler par l'absence de financements européens.

Troisième sujet de réelle inquiétude après l'Europe et les financements européens : l'absence de ressources propres au système de transport, parce que -je le dis à chaque fois que j'ai l'occasion d'intervenir- je ne suis pas de ceux qui pensent que les financements pour les transports doivent être publics, sur des budgets publics ; c'est un système économique qui a son propre mode de fonctionnement, notamment pour le transport de marchandises, et qui devrait dans une régulation bien faite, trouver une large part de son financement au titre des ressources propres au dit système économique.

Une directive économique euro vignette plutôt bien faite, dans un espace à 25 plutôt étanche, devrait pouvoir nous apporter - sans distorsion de concurrence réelle, c'est le formidable avantage d'une Europe à 25 - une ressource complémentaire qui ne pénaliserait pas les finances publiques, parce que je suis plutôt de l'avis des 25 hommes et femmes qui se sont réunis un soir en décembre à Bruxelles et qui ont, vous le savez tous, « shooté » les RTE au profit de la recherche et l'innovation. Ils étaient chefs de gouvernement et quand on leur a proposé une enveloppe considérable pour les transports, ils ont dit «ce n'est pas sérieux, ce n'est pas cela l'Europe du 21^{ème} siècle », sauf qu'à côté ils ne nous ont pas mis les ressources internes au système de transport donc il n'y a plus rien.

Michel HAGEGE

Vous dites que le Lyon/Turin n'aura pas de financement...

Bernard SOULAGE

Je n'ai pas dit cela, j'ai dit qu'avec 5,3 milliards, il va falloir faire des choix et que le risque existe. Donc après chacun mène ses batailles, moi je la mène avec beaucoup d'autres ici, avec beaucoup d'ardeur, mais c'est vrai qu'avec 5,3 milliards résiduels, une fois que l'on a enlevé les choses qui sont pré-affectées, eh bien on va faire avec cela, cela n'empêche pas de se battre et on va se battre avec Michel Bouvard et avec d'autres.

Et enfin la quatrième chose, elle est interne au système français, c'est effectivement la question des contrats de plan.

Là je sais qu'il y a eu une certaine hésitation de la part d'un certain nombre de régions mais, et nous en avons encore parlé hier à l'ARF, et j'en ai beaucoup parlé aussi avec d'autres collègues présidents de régions, franchement l'affaire de la régénération, dans ces conditions là c'est la mort des contrats de plan ferroviaires. Si on nous la transfère, je l'avais annoncé, Gérard Longuet était là, si on nous donne la régénération, je peux comprendre que dans une ou deux régions où il

y a peu de mouvement, peu de développement, peu de modification d'infrastructures, cela se fera sans trop de difficultés. Mais enfin en Rhône-Alpes, pour que vous ayez une idée, c'est une grande région, c'est la deuxième région TER de France, mais nous nous sommes engagés avec RFF dans des projets, qui me paraissent logiques d'ailleurs, de développement, à hauteur de 600 millions d'euros pour les 6-7 années qui viennent. Les projets de matériel, c'est environ 100 à 110 millions d'euros par an, les projets routiers 30 millions. On est déjà plombé de 225 millions d'investissements rien que pour les transports, de 125 à 250 uniquement avec les matériels, les infrastructures nouvelles et un peu les routes.

La région Rhône-Alpes - j'ai fait les divisions, excusez-moi j'ai peut-être été un peu trop vite mais ce que je vous ai annoncé, cela fait à peu près 100 millions par an. Cela vous donne une idée et la Région Rhône-Alpes -c'était du temps de nos prédécesseurs- a investi bon an mal an au maximum 400 millions d'euros et nous, nous allons porter ce montant à 600 millions d'euros. On a là la réalité d'une très grande région. Quand Philippe Duron s'exprime, je suppose que cela le fait rêver, des chiffres pareils. Remettre de la régénération -tout le monde sait dans cette salle que la régénération en Rhône-Alpes c'est de l'ordre de 200 à 250 millions d'euros et encore avec cela on est pas dans le plan Rivier. Moi je le dis très honnêtement, aujourd'hui, si on redonne aux régions la régénération, je peux comprendre l'équation budgétaire, j'ai fait les mêmes boulots que ceux qui sont actuellement dans les cabinets ministériels avec les mêmes difficultés, mais politiquement et sur le plan de l'industrie ferroviaire, ce contrat de plan ne pourra pas faire la régénération ou alors on fera la régénération contre autre chose...

Michel HAGEGE

Monsieur Soulage j'ai cru comprendre moi, très modestement, que le Gouvernement disait : « que si les régions le souhaitent » !!!

Bernard SOULAGE

Ecoutez, si vous êtes le porte-parole du Gouvernement -et dans la période actuelle ce n'est pas forcément ce qu'il y a de plus facile- si vous l'êtes moi je suis heureux et je signe... mais quand j'en ai parlé avec le Ministre lui-même il ne m'a pas dit cela, il ne m'a pas dit non plus que c'était une obligation, nous avons eu un échange courtois vendredi matin, il ne m'a pas dit non plus que c'était une option.

Michel HAGEGE

Profitant de votre présence, j'ai envie de passer la parole à Yves CROZET, en deux mots tout le monde le sait, Yves CROZET est directeur du Laboratoire de l'Economie des Transports à Lyon et Professeur bien sûr. Alors comment fait-on dans la période actuelle pour partager de façon optimale les financements et les risques vous qui réfléchissez énormément à ce sujet, et pour quels objectifs de mobilité ?

Yves CROZET

Je voulais souligner la clarté et le courage de Bernard SOULAGE, je ne suis pas sûr que le courage soit toujours récompensé en politique. En fait je voulais souligner que ce qu'il nous dit

là c'est désespérant parce que je pousse un petit peu plus loin le raisonnement, on finit avec la fin de l'AFITF, avec l'échec des opérations précédentes FITTVN et autres, on finit par comprendre enfin qu'en matière de financement des infrastructures il faut cesser de rêver à un trésor caché, à des subventions qui viendraient de Bruxelles ou d'ailleurs et il faut enfin se dire que c'est principalement -et Bernard vient de le dire à sa façon- c'est principalement l'utilisateur qui va devoir payer soit par des taxes, soit par des tarifications, soit par des péages.

Et moi je suis un petit peu surpris de voir qu'en France on est encore à pleurer sur la mort de l'AFITF alors que nos amis allemands on mis en place le « tall collect ». Je crois que sincèrement là-dessus, et je l'avais dit à plusieurs reprises, je l'ai dit à la suite du rapport d'audit qui mettait en avant que si on augmentait un peu la TIPP on pouvait très vite dégager des fonds, je pense qu'il faut arrêter de raisonner sur ces choses là.

On a aussi parlé de la TIPP transférée aux départements et aux régions, il faut clairement dire que la fonction « mise en place d'infrastructures » qui est indispensable pour la croissance économique -nos collègues italien et espagnol nous l'ont rappelé- que cette fonction là ne relève plus explicitement de la fonction de solidarité de l'Etat, que la nécessaire présence de l'Etat et des collectivités locales dans les infrastructures de transport ne signifie par financement par l'impôt central ou local, peut impliquer d'autres types de financement. Quand on voit les sommes qui sont dépensées à la fois pour les transports urbains de personnes en France, les 10 milliards d'euros, quand on voit les efforts énormes que font les régions sur les TER, quand on voit les besoins ici ou là sur le routier ou les autoroutes, il est évident qu'il faudra progressivement habituer la population au fait que cela se paye... On sait que les outils technologiques de paiement par les usagers vont être au point et notamment avec Galileo, donc j'aurais tendance à dire qu'il y a une révolution culturelle qui est en train de naître, qui suit le désespoir que vient d'indiquer Bernard. Cette révolution culturelle, c'est d'expliquer que les transports ne rentrent plus dans le domaine de la solidarité. Je préfère payer mon usage des routes et que l'Etat continue à s'occuper de ma santé et de ma retraite, voilà clairement le choix que je fais et je pense qu'il faut le dire, cela ne veut pas dire que l'Etat se désengage, il va beaucoup s'occuper de ces choses là mais ce sera sur d'autres fonds.

La deuxième remarque qu'il faut faire et cela a été évoqué aussi, c'est qu'il faut cesser de rêver seulement aux infrastructures nouvelles, il y a un énorme travail d'entretien, de maintenance, de régénération, de remise à niveau. Notamment sur les TER, il y a de gros investissements à faire pour gagner quelques minutes qui sont fondamentales sur l'accessibilité, et j'aurais tendance à dire « encore une fois ».

De même qu'il ne faut pas rêver avec les PPP, un PPP ne donne que ce qu'il a et l'opérateur privé a un objectif de taux de rentabilité interne qui est de toute façon supérieur à celui de l'Etat et donc le recours au privé n'est judicieux que si son efficacité est telle qu'effectivement il fait gagner plus que ce qu'il demande en rentabilité, qui est supérieur à ce que demandent les fonds publics. Alors les PPP oui bien sûr, là où il y a effectivement du gain d'efficacité qui permet à la collectivité de gagner ; mais fondamentalement on est là encore une fois d'abord et avant tout sur des questions de régénération, de maintenance, de mise à niveau et parfois effectivement de financement d'infrastructures nouvelles. Je prolonge sur le désespoir de Bernard SOULAGE en disant :

- un il faudra payer,
- deux il faudra payer d'abord pour garder ce que l'on a et peut-être pour avoir un peu plus.

Michel HAGEGE

Il n'était pas prêt pour payer pour la régénération, si on lui demandait cela il n'avait plus d'argent pour le reste.

Yves CROZET

J'ai dit exactement la même chose, lui en tant qu'élu et avec les fonds publics n'a plus d'argent pour le reste, donc il faut se préparer à trouver de l'argent autrement et pas rêver à un trésor caché.

Michel HAGEGE

Sur le même sujet, je sollicite l'avis de l'éminent représentant des départements qu'est Yves KRATTINGER, est-ce que -j'y est fait allusion un petit peu tout à l'heure- les nouveaux programmes de développement et de modernisation d'itinéraires qui prennent la place des CPER dans le domaine routier et auxquels pourraient être associées d'autres collectivités que les régions ? est-ce que cela vous satisfait ? est-ce que cela ouvre des perspectives et est-ce que cela pourrait accélérer la modernisation des programmes ?

Yves KRATTINGER

Je remercie Bernard SOULAGE de m'avoir ouvert la route puisqu'il a suggéré que je réagisse à la rédaction des textes qui nous ont été adressés.

Il y a un an et demi l'Etat a décidé unilatéralement de décroiser les financements avec les départements. Les choses pouvaient apparaître claires et on a dit tout le temps « si il pouvait y avoir qu'un seul département l'affaire marcherait ». En réalité, sur 102 départements, c'est beaucoup plus compliqué. Et en même temps quand on regarde aujourd'hui ce qui nous est proposé, on a de quoi, nous de notre côté, être très inquiets. Pourquoi ?

L'Etat affirme en préambule qu'il va s'occuper du renforcement, du développement des grandes infrastructures de transport -au point que l'on devrait presque rajouter « grand » dans le sigle de l'AFITF puisqu'il copie en termes de sigle- et puis qu'il va s'occuper des projets structurants. En même temps il dit qu'il va monter des programmes de développement, de modernisation d'itinéraires, très bien !! Et au détour d'une phrase, que les collectivités territoriales pourront contribuer à la mise en œuvre de ces contrats d'itinéraires.

Donc l'Etat a décroisé et comme cela il annonce qu'il pourrait bien recroiser... Alors nous, ce qui nous inquiète, c'est que quelque part il y a une très grande ambiguïté et qu'elle aurait dû être levée depuis le début. Surtout que l'autre difficulté qui est apparue, et Philippe Duron pourra en parler tout à l'heure, Bernard ne pouvait pas tout évoquer sur les investissements de l'Etat, est que le premier investisseur n'était pas l'Etat mais les régions. Quand on vient sur le montant hors TVA, il apparaît nettement que les régions vont être en grande difficulté vu la façon dont elles sont sollicitées, les volumes pour lesquels elles sont sollicitées à continuer à cofinancer les investissements sur les 18.000 kms qui sont transférés aux départements.

On ne peut pas parler de double jeu parce que on est des gens polis mais quand même il y a un vrai problème qui aujourd'hui nous est posé. J'ajoute que quelque part, j'ai entendu tout de suite Monsieur CROZET.

Mais il reste quand même un rôle à l'Etat qui est celui d'une certaine péréquation entre les territoires, d'écrire les termes de la solidarité nationale, ce qui fait l'unité de la Nation, on ne peut pas le dispenser complètement. J'ai bien compris que ce n'était pas votre propos, mais en même temps cela reste une interrogation de nos concitoyens.

Alors si on va plus loin, on nous propose des contrats de projets Etat/régions, mais on ne dit pas dans les contrats de projets Etat/régions, sur les autres modes, que les autres collectivités ne seront pas appelées, comme elles l'étaient hier, à boucler les tours de table financiers.

On sait qu'à un moment donné dans les contrats de plan précédents -qui s'appelaient toujours CPER mais on a remplacé plan par projet bon très bien, il n'y a plus de plans il y a des projets- souvent dans le tour de table financier final, il y avait une réunion où on disait : «on pourra faire ça, vous avez demandé cela, mais il faudrait..., parce que vous comprenez il en manque un peu, il faut que les départements ou les agglomérations viennent abonder » Et là personne n'a de garantie aujourd'hui que cela ne va pas continuer...

Alors il y a des éléments qui sont positifs dans ce qui est écrit, je considère que le fait que l'on inscrive les contrats d'itinéraire, c'est-à-dire une perspective à long terme, une stratégie de réalisation progressive et des objectifs de court terme pour la contractualisation à venir, je considère que c'est une bonne méthode, et je crois que les départements et les régions ensemble considèreront que c'est une bonne méthode et travailleront dans cette perspective avec l'Etat.

Sur les participations des collectivités locales, il est clair que cela va générer un certain nombre de tensions, en particulier quand il s'agira de solliciter des départements qui ont reçu un nombre important de kilomètres de voiries nationales transférées.

Sur les financements à venir, et rapidement, il y a plusieurs pistes et certaines ont déjà été évoquées. Personnellement je rejoins un certain nombre de propositions et je voudrais en rajouter quelques autres. Je vois aujourd'hui cinq pistes possibles pour le financement des infrastructures de transport :

- Vous avez dit la TIPP et vous avez semblé hésitants, je pense quand même que les taxes sur les carburants polluants doivent être un élément du puzzle. Aujourd'hui on nous donne de la TIPP pour financer du RMI, je ne sais pas si c'est très logique, il serait plus logique de prendre de la TIPP sur les consommations polluantes pour la transférer en faveur des financements de transports non polluants, cela me paraîtrait plus logique, et cela serait un élément disons socialement explicable à nos concitoyens.

- Deuxièmement, il y a l'usager, quelques soient les modes de taxation, que l'on passe par Galileo ou par la caisse ordinaire, comme on le faisait jusqu'à présent. C'est une possibilité certaine. En même temps l'Etat, lui, se replie sur 12 à 20.000 kilomètres de voies qui, dans quelque temps, dans une quinzaine d'années, va être un réseau à deux fois deux voies. Il aura la maîtrise, y compris la vision satellite, de ce qui se passe dessus. On va donc progresser dans tous les domaines, tant européen et national. En même temps qu'est-ce que l'on constate aujourd'hui : des reports de trafic chaque fois qu'il y a péage, c'est-à-dire que l'on voit beaucoup de transports lourds shunter les autoroutes qui sont payantes pour venir dégrader des routes départementales qui ne sont pas faites systématiquement pour cela et qui surtout sont payées par le contribuable local, souvent à 100 %. Donc cela pose une question de fond, qu'est-ce que l'on suit comme trafic seul le grand réseau beaucoup plus large, et comment on redistribue ces taxes virtuelles, c'est une piste de discussion pas pour l'immédiat mais pour demain ou après demain.

- Quel autre mode de financement ? On a envisagé les PPP ; il n'y a pas de blocage intellectuel pour les collectivités territoriales par rapport à cela, il y a simplement les mêmes questions que toutes celles qui ont été évoquées par les uns et par les autres, d'ailleurs j'ai déjà dit à Claude MARTINAND qu'il fallait qu'il vienne absolument devant la Commission de

l'ADF pour pouvoir en parler, vous aurez, cher Claude, votre place devant cette Commission pour prêcher. Mais le risque existe d'un endettement camouflé, ce qui n'est pas une habitude dans les collectivités locales puisque nous, au contraire de l'Etat, on a l'obligation d'un équilibre budgétaire strict et contraignant, vous en conviendrez, mais en même temps oh combien sécurisant pour la suite. On sent bien que dans certains cas cela peut amener ou à un meilleur projet ou à un chantier avec une réalisation plus efficace, ou encore à des équations de financement meilleures. Il n'y a pas d'opposition culturelle, il y a simplement à faire la démonstration à des collectivités qui sont rigoureuses que cela peut être un outil pour elles qui ne dénature pas la relation qu'elles ont à la contrainte budgétaire.

Ensuite je voudrais évoquer deux autres pistes de financement possible :

- On sait que quand on construit une liaison 2x2 voies entre des villes moyennes -donc cela va se réaliser sur certains réseaux qui restent à aménager par l'Etat ou par les collectivités- quelque part on génère de la plus-value foncière et immobilière, quelque part il y a des gens qui font un profit pour lequel ils n'ont pas agi. Je ne dis pas qu'il y a un enrichissement sans cause, ils n'ont rien fait de mal mais dans un certain nombre de pays il y a une part significative de ce profit qui est prélevée par la puissance publique, en disant « vous avez la chance d'avoir aujourd'hui des terrains qui sont sur un nœud autoroutier ou un diffuseur de voies rapides, vous n'avez rien fait pour, c'est le hasard, vous n'avez pas payé pour cela, mais demain ils vaudront 20 fois, 50 fois plus que ce qu'ils valaient hier : cela vous appartient mais une part appartient à la puissance publique ». C'est un débat que certains ont eu dans d'autres pays en Europe ou ailleurs en Amérique du Nord et qui à mon avis mérite d'être mis sur la place publique.

- La deuxième piste est la suivante : quelque part quand on aménage des transports urbains, par exemple, qui vont desservir des quartiers qui aujourd'hui ne sont pas, disons, assez bien desservis, souvent il y a une véritable valorisation immobilière et mobilière, les loyers augmentent, les propriétaires changent leurs loyers par un moyen ou par un autre, et donc cette plus-value réalisée peut, elle aussi, faire l'objet d'une contribution à l'aménagement des infrastructures, c'est à dire qu'il y a une valeur générée, une valeur ajoutée. L'infrastructure est génératrice de valeur et cette valeur quelque part doit servir à nouveau pour financer l'investissement qu'elle a créé.

C'est certainement une combinaison de l'ensemble des solutions que l'on devra trouver dans l'avenir et affecter aux uns et aux autres selon la typologie des maîtres d'œuvre, mais il me semble que c'est un bon chemin pour les débats que nous engageons aujourd'hui et qui s'engageront en d'autres endroits.

Michel HAGEGE

Jusqu'où les Français, les transporteurs en particulier, sont prêts à payer, c'est un autre débat.

Michel VERMEULEN, j'avais prévu en fait de vous faire intervenir en premier mais le départ obligé de Bernard SOULAGE a perturbé l'ordonnancement des choses ; en premier parce que vous êtes le représentant non plus de la DATAR mais de la nouvelle Délégation interministérielle à la compétitivité du territoire ; vous avez «un peu trempé » dans les contrats de plan, beaucoup en ont parlé plus mal que vous ne sauriez le faire, en clair qu'est-ce que l'un des principaux auteurs du passionnant rapport de la DATAR de Juin 2003 qui s'intitulait «La France en Europe quelle ambition pour la politique des transports » peut nous dire à ce sujet, qui est beaucoup plus large que les contrats de plan... ?

C'est un peu de « l'huile bouillante » que je viens d'entendre de part et d'autre. Puisque tout le monde a dressé un tableau sombre, je voudrais commencer par vous demander de vous reporter à cette courbe qui est le taux d'investissement en infrastructures, en pourcentage du PIB en France. C'est une courbe que la FNTP a souvent montré lors des débats de 2003. Alors elle descend jusqu'au plus bas en 2001 et depuis elle remonte. Donc si on prend l'année 2005 et l'année 2006, compte tenu des dernières annonces, on est largement au-dessus des 0,9 % donc s'il fallait une bonne nouvelle je crois que l'on peut la trouver dans ce schéma.

Le deuxième point : est-ce qu'il faut interpréter ce schéma uniquement comme l'impulsion donnée par le Gouvernement en matière d'infrastructures avec le CIADT, et puis maintenant avec les contrats de plan, profitant de l'argent des privatisations d'autoroutes ? Je crois qu'il faut aussi avoir une autre lecture des événements que vous avez rappelés. Est-ce que c'est un système qui hoquette avec une philosophie cachée, un pouvoir qui décide... Je crois qu'il faut plutôt le voir comme une stabilisation, donc c'est une oscillation qui s'amoinde du bouleversement qui a eu lieu, il faut le rappeler, à la fin des années 90 dans notre système.

Dans les années 90, c'était bien, on avait des infrastructures -pour nous public- gratuites, les LGV et les autoroutes. Depuis la création de RFF avec l'adossement ce n'est plus gratuit pour nous et cela c'est une part importante que les budgets de l'Etat et des collectivités publiques doivent prendre en compte. Quand on regarde ce que cela vaut, cela ne valait pas grand chose, vers 2000 on avait juste lancé le TGV Est et puis on avait pas encore lancé l'autoroute A28...

Aujourd'hui quand on regarde le budget de l'A28... C'est ce que l'on appelle les « grands projets », puisqu'on les a défini de grands projets, par exclusion des CPER, preuve qu'il y avait une nouvelle catégorie qu'on ne savait pas tellement qualifier, maintenant c'est quelque chose comme 700 millions et ça ne peut que grandir, donc c'est 700 millions pour l'Etat, comme c'est aussi 700 millions pour les collectivités locales... qu'il faut les trouver, c'est un élément de base qui a perturbé le système et qui explique les oscillations que vous avez décrites ; c'est la part du budget de l'AFITF qui est consacrée aux 10 grands projets au sens du CIADT de décembre 2003.

Enfin le budget 2005 était de 635M€ et ce montant associé aux grands projets ne va encore que croître par rapport aux autres projets. Autre dépense à laquelle on doit faire face, c'est la régénération. La régénération non seulement du ferroviaire pour laquelle tout le monde a été sensibilisé par le rapport qui a été fait, mais aussi des autres modes, le mode fluvial en particulier. Les barrages à commandes manuelles se sont invités dans les PPP et je pense que tout le monde a découvert autour de cette table qu'il existait encore des barrages à commandes manuelles ; cela doit faire partie de cette politique de régénération. En termes d'aménagement du territoire, en termes d'équité territoriale, aujourd'hui alors que l'on finit quelque peu le réseau autoroutier, le slogan qui a toujours été « d'être à moins de 45 kms d'une autoroute » ... un jour ou l'autre il va être « ne pas avoir de ralentissement pour aller chez soi »... et là aussi cela demande une réorientation des budgets.

Voilà ce que je voulais dire par rapport aux enjeux qui sont les nôtres. Maintenant par rapport à ce qui a été décidé sur les CPER, le souhait du Gouvernement est assez clair, coupler le calendrier des CPER avec le calendrier européen non seulement parce que les fonds peuvent être abondés ; les autres, les fonds CPER, peuvent devenir la contrepartie nationale des fonds européens mais surtout parce que, comme le rappelle l'ARF, les fonds européens et les CPER doivent être l'occasion d'une réflexion stratégique et que l'on ne voit pas comment déconnecter les deux réflexions stratégiques qui doivent avoir lieu en même temps.

Le deuxième point donc c'est : qu'est-ce que propose le Gouvernement pour ce contrat ? Il est en deux volets, le premier volet est un volet de projets, le deuxième volet est un volet territorial. Le volet de projet, le Gouvernement l'a défini comme comprenant un nombre de projets limité qui sont d'importance nationale ou interrégionale, ce sont les termes je crois, et qui sont structurants pour les régions. Il a défini une quinzaine de thématiques donc c'est un menu sur lequel peuvent puiser ces projets sans qu'ils ne soient nécessairement des projets sectoriels. Un projet comme le Mont Saint-Michel est un projet qui peut être inscrit au titre de « grand projet » alors qu'il touche plusieurs activités, donc cela peut être un projet sectoriel mais cela peut être aussi une entité géographique ou technique, de même par exemple pour l'accompagnement de ITER ; il peut enfin être également interrégional comme le plan route. Dans ce volet est inscrit évidemment la possibilité d'avoir du fret ferroviaire, d'avoir du fret portuaire, d'avoir du transport de voyageurs ferroviaire, bref tout ce qui est transport sauf la route et sauf les lignes à grande vitesse.

Alors on peut nous accuser d'avoir ergoté en mettant les études et acquisitions foncières des LGV dans les contrats et en ne mettant pas les LGV... C'est une réflexion tout à fait pratique, l'idée était de mettre l'ensemble des projets structurants et en particulier les grands projets de transport dans les contrats puisque cela allait dans le souhait du Gouvernement de mettre tous ces grands projets structurants. Mais il apparaît peu raisonnable de mener une discussion de plan de financement de LGV dans la période de négociation des contrats de plan, on l'a vu avec la LGV Rhin-Rhône, cela prend un peu de temps. Cela prend beaucoup d'interlocuteurs qui ne sont pas circonscrits à l'endroit où se fait la LGV et donc il est apparu beaucoup plus raisonnable de sortir les LGV. Par contre, nous inscrivons les études et tout ce qui prépare le chantier, ce qui se passe avant le plan de financement lui-même et qui nous semblait pouvoir être inscrit, ce qui permet de ne pas perdre trop de temps alors que c'est souvent dans le financement de ces phases que l'on perd trop de temps.

Pour la régénération ferroviaire il n'était pas dans l'intention du Gouvernement de l'inscrire, le Gouvernement se doutait que cela poserait quelques difficultés... Mais je le répète c'est un menu, c'est à la carte et c'est l'interprétation que vous en avez donné, c'est une proposition du Gouvernement pour les régions qui sont intéressées de venir sur la régénération.

Michel HAGEGE

Sinon qui la fait cette régénération parce qu'il faut la faire si j'ai bien compris, sinon le réseau ferroviaire français, l'infrastructure ferroviaire, va sombrer !

Michel VERMEULEN

C'est une question qui intéresse plusieurs interlocuteurs, RFF, la SNCF, les régions parce qu'elles ont aussi les TER, l'Etat et il faut voir après comment on distribue la charge dans tout cela, quelle est la part des péages, que représentent les péages, quels sont un peu les équilibres de l'ensemble des réseaux...

Je pense que lorsqu'on parle régénération et absence d'entretien, tout le monde dit que ce sont les toutes petites lignes qui souffrent, mais ce sont des lignes où -c'est vrai- on ne fait aucun entretien mais où il y a très peu de trains, très peu de recettes, bref l'équilibre est près de zéro, de l'autre côté il y a les TGV qui rapportent de l'argent et qui payent de hauts péages... Et puis le problème de l'entretien, de la régénération qui se pose sans doute au milieu de ces deux

situations extrêmes, et c'est donc là qu'il faut voir comment se passe l'équilibre, et comment on peut le régler par les mécanismes logiques de péages et de subventions, mais cela demandera du travail. Il est certain que la régénération pose un problème, c'est une question que l'on peut éviter, que l'on peut repousser en se voilant la face mais qui est celle de la consistance du réseau. Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas elle se posera.

Michel HAGEGE

Merci beaucoup, est-ce que la brillante assistance a des questions à poser ?

Philippe DURON

Réaction aux propos de Bernard SOULAGE et à ceux de Michel VERMEULEN concernant notamment la régénération, parce que je comprends très bien que la région Rhône-Alpes qui a pour objectif de moderniser son réseau et d'aller, notamment, vers la réalisation de lignes TGV plus efficaces et de faire le Lyon/Turin, soit plus tournée vers des investissements d'amélioration et de recherche de performances plus grandes encore de son réseau.

Quand on préside une région plus modeste qui est à l'écart, et qui est tenue à l'écart du réseau grande vitesse comme la mienne, le problème ce n'est pas de chercher à améliorer la performance c'est d'empêcher qu'elle ne se dégrade. Le Sénateur LE GRAND nous a quitté mais il le sait bien, dans une région comme la Basse-Normandie, sur un certain nombre de lignes qui sont probablement secondaires pour la SNCF mais qui sont importantes pour nous comme Caen/Tours, comme Caen/Rennes, ou Paris/Granville notre problème majeur c'est d'avoir des lignes qui, sur certains segments, aujourd'hui, ne peuvent pas être parcourues à plus de 60 km/h ! il est donc nécessaire de remonter la vitesse commerciale et on est donc également intéressé par cette question de la régénération... Et vraisemblablement on sera tenté «d'y aller» parce que c'est devenu quelque chose d'important pour la qualité du service, pour la performance des TER, et cela même si par ailleurs on fait des efforts de modernisation. Bernard SOULAGE a dit fièrement qu'il dépensait 237 millions d'euros en Rhône-Alpes, en Basse-Normandie on dépense plus de 130 millions d'euros par an sur les infrastructures sur un budget de 530 millions d'euros, donc vous voyez que l'effort proportionnellement est au moins aussi important. Je voulais apporter cette légère nuance ou différence par rapport à certains propos.

Michel BOUVARD

Trois réflexions :

- La première sur le rôle de l'Etat : on est confronté à deux problèmes, *un* c'est la construction des réseaux nouveaux pour améliorer le maillage et pour être performant en matière d'échanges et d'interactivité du territoire et *deux* c'est la régénération des réseaux anciens en sachant que de toute manière, depuis 20 ou 30 ans, ce qui devait être fait n'a pas été fait, que ce soit pour les routes, que ce soit pour le fluvial ou que ce soit pour les rails. En toute logique, le coût de l'usage du réseau devrait payer l'entretien, donc il faudra progressivement évoluer vers un coût d'usage qui permette de payer l'entretien, cela paraît indispensable. Mais il y a effectivement à assurer une remise à niveau compte-tenu que les choses n'ont pas été faites comme elles auraient dû être faites depuis une vingtaine d'années ; et ceci est lié au fait que dans le budget de l'Etat, depuis maintenant deux décennies et plus, la part des investissements a stagné quand elle n'a pas diminué au bénéfice des dépenses de fonctionnement. Le seul trésor

caché que l'Etat a -peut-être- demain pour financer des infrastructures et réaliser à nouveau des investissements, c'est dans les marges de productivité sur son fonctionnement et je crois que ce débat -qui nous dépasse- est un débat qui mérite d'être posé. Il y a donc ce besoin à la fois de remettre à niveau et de financer les infrastructures nouvelles sachant que pour la remise à niveau il y a un travail de cartographie à faire. Est-ce que nous avons besoin, s'agissant du système ferroviaire, de tout le réseau ferré du 19^{ème} siècle, alors qu'il s'agit aussi de financer celui du 21^{ème} siècle, est-ce que les infrastructures routières ou autoroutières que l'on a créées à certains endroits n'ont pas définitivement condamné le rail sur certains secteurs et est-ce qu'il ne faut pas d'ores et déjà avoir le courage d'en tirer les conclusions... ?.

- La deuxième également sur le rôle de l'Etat ; on a annoncé tout à l'heure une espèce de mort de l'Etat sur les infrastructures, je crois et je pense qu'un des rôles de l'Etat c'est d'avoir une vision stratégique des choses. Si l'Etat n'a pas cette vision stratégique des choses, ce n'est pas la somme des visions stratégiques de chacune des régions qui créera forcément une vision stratégique nationale, et ce ne sont pas chacune des régions de son côté qui va créer une capacité à aller négocier au niveau communautaire ; donc il faut bien que l'Etat continue à jouer son rôle non seulement sur les aspects stratégiques mais aussi sur les aspects de solidarité, surtout lorsqu'on parle de transférer une partie du financement sur l'usager. Nous avons en effet deux types de territoires : ceux qui sont intensément circulés, fréquentés soit par des flux de transport de fret, soit par des flux de voyageurs importants et avec des infrastructures que l'on peut finalement amortir assez rapidement, avec des modes de financement cohérents ; et puis il y a des parties du territoire où il y a des infrastructures plus coûteuses parce qu'on est dans des zones géologiquement complexes et puis il y a aussi les parties du territoire les moins fréquentées qui sont souvent celles où il y a en même temps des infrastructures coûteuses, où la collectivité locale, quelle qu'elle soit, département ou région, ne pourra pas forcément faire face seule... Il faudra bien donc qu'un certain nombre de mécanismes de solidarité existent parce que l'Etat ne peut pas abdiquer le rôle de solidarité qui est le sien, il est aussi important sur les infrastructures qu'il l'est sur le financement des retraites... Sur le financement des retraites il faut que l'Etat puisse venir en aide à celui qui n'aurait pas les ressources ou qui ne serait pas assez prévoyant et qui demain se retrouverait sous les ponts ; eh bien sur les infrastructures c'est pareil, il faut que l'Etat continue à jouer un rôle de solidarité. Donc l'abdication de l'Etat sur les transports est un discours qui ne peut pas satisfaire les élus.

- La troisième réflexion c'est sur l'architecture par rapport à Bruxelles ; je partage l'analyse qui a été faite car je suis arrivé aux mêmes chiffres : s'agissant des financements que nous aurons de Bruxelles, quand on a tout enlevé il reste 5 milliards 3 dans l'état actuel de la proposition. Cela veut dire que l'on ne va pas bien loin ; que va faire le Parlement européen ? Peut-être pourra-t-il remonter un peu les chiffres. La vérité c'est que la France est au cœur du débat parce que le budget communautaire n'est pas extensible à l'infini. Or aujourd'hui une grosse partie du budget communautaire est mobilisé -on le sait tous- par les politiques agricoles. Si la France demain veut plus d'investissement dans le secteur des transports -et compte-tenu de sa place au centre de l'Europe c'est un problème qu'elle ne peut pas ignorer, qu'elle peut d'autant moins ignorer que c'est sur cette campagne-ci qu'il faut avoir plus d'investissements parce qu'après tous les pays qui vont rentrer dans l'Union Européenne ou qui viennent d'y entrer auront eu le temps de préparer leurs projets et seront demandeurs, et le niveau de développement qu'ils auront atteint nécessitera des infrastructures plus importantes- donc je dirai que le tour de la France, c'est 2007 – 2013, ce n'est pas le tour d'après, c'est le tour de maintenant.

Est-ce que la France, pour débloquer la situation sur le développement des infrastructures, sur le financement de la recherche, est prête à une discussion et à une évolution des choses sur la « sacro sainte vache sacrée » de la politique agricole, sur les deux volets de la politique agricole ?

Il y a un volet qui est indispensable, nécessaire qui est le volet politique territorialisée et puis il y a les aides aux productions. Est-ce que sur les aides aux productions la France peut bouger, est-ce qu'elle peut évoluer sans remettre en cause évidemment la puissance alimentaire de l'Europe par rapport aux Etats-Unis dans le monde et sans remettre en cause l'industrie qui vit derrière l'agriculture française ? Est-ce qu'il n'y a pas là quelques marges de manœuvre qui mériteraient d'être étudiées pour pouvoir évoluer sur le problème de financement des infrastructures ? Cela veut dire que l'on touche «aux vaches sacrées » et donc il faut aller jusqu'au bout du débat ! D'autant qu'il n'y a pas d'autres solutions au niveau européen : pour le budget communautaire on a bien vu la difficulté de l'exercice ; on a repris 2,3 euros sur le chèque britannique, qui est d'ailleurs payé pour la plus grande partie par l'Italie et par la France...

Voilà, ce sont trois sujets qui me semblent être des sujets sur lesquels il y a lieu d'approfondir les choses et en sachant que l'Etat, lui, continue à avoir un rôle à jouer. La décentralisation est une chose -on en pense ce que l'on veut- j'ai le privilège, on va en terminer par là, notre collègue Président de Conseil Général va nous entretenir de la situation des départements, il se trouve que le département où je suis élu regroupe 10 % des ouvrages d'art du pays... Parce qu'il n'y a pas que les kilomètres qui comptent il y a aussi les ouvrages d'art, quand on parle de détérioration c'est d'abord les ouvrages qui sont en cause et là aussi cela nécessite des prises en compte un peu spécifiques qui ne peuvent pas se traduire uniquement en kilomètres de bitume.

Michel HAGEGE

Donc finalement ce sont les contribuables et les agriculteurs qui doivent payer -en schématisant à l'extrême- la politique des transports...

Michel BOUVARD....

Sur l'Europe il y a peut-être une évolution ; est-ce que les priorités de l'Europe 2007-2013 sont toujours les priorités de l'Europe d'avant ? Est-ce qu'aujourd'hui l'Europe peut rester une grande puissance agricole, en mettant un peu moins dans l'agriculture qu'elle n'en a mis dans le passé et en consacrant un peu plus aux infrastructures, compte tenu de ce que représentent aussi les infrastructures en matière de croissance ? J'ai toujours souvenir de ce que dit Loyola de Palacio : c'est ¾ de point de croissance si on fait des infrastructures, et ¾ de points de croissance c'est aujourd'hui à peu près le différentiel entre l'Europe et les Etats-Unis si on ramène cela à 20 ou 30 ans. Cela mérite de se poser la question : est-ce que l'on doit continuer à vivre avec des schémas sur lesquels on a vécu pendant 20 ans, pendant 30 ans, ou est-ce que l'on doit considérer que l'on doit remettre en cause ces schémas compte tenu du fait qu'il y a une raréfaction de l'argent ? Alors ce ne sont pas les agriculteurs qui doivent payer, cela veut dire en l'occurrence qu'un certain nombre de céréaliers devront moins recevoir mais qu'elle est l'utilité pour la collectivité publique, quelle est la chose qui va être le plus utile en matière de croissance ; on peut peut-être faire l'un sans remettre en cause l'autre et puis pour ce qui est du contribuable, l'Etat a aussi des marges de productivité s'il veut se recréer des capacités d'investissement mais c'est un débat qui nous conduirait très loin.

Michel HAGEGE

Mais cela aussi c'est un discours de courage politique comme celui de Monsieur KRATTINGER tout à l'heure, je crois que les politiques nous donnent quelques bonnes pistes.

Michel BOUVARD

Il y a un moment où il ne faut pas forcément s'inscrire dans la continuité et la continuité en matière de transports elle a été très aléatoire...

Monsieur MARTINAND

Ayant écouté les deux Yves et les deux Michel j'observe que ma boutade habituelle « il n'y a aucun problème de financement il n'y a que des problèmes de tarification » commence à prendre corps me semble-t-il, alors je fais trois suggestions, je lance la réflexion :

- C'est dommage que l'on ait pas mis les TER au coût complet parce que l'on aurait transféré l'argent correspondant et peut-être que la clarté serait faite sur le coût réel de lignes secondaires et autres parce que l'on verrait combien cela coûte.
- Deuxièmement le fret il faudrait qu'au moins partout il paye son coût marginal sinon ce n'est pas durable.
- Troisièmement il faut revenir me semble-t-il sur la budgétisation de la régénération parce que c'est une hérésie absolue et il faut que les péages couvrent au moins la régénération et l'entretien courant, donc à nouveau c'est un objectif qui n'est pas hors de portée encore faut-il revenir à quelques petites règles fondamentales de ce genre là.

Michel HAGEGE

C'est l'ancien président de RFF qui parle là !

Monsieur MARTINAND

Non, non...

Michel HAGEGE

Est-ce que l'on passe à la table ronde suivante tout en remerciant beaucoup les participants de celle qui s'achève.

DEUXIEME TABLE RONDE

**« La France peut-elle et doit-elle encore financer
ses infrastructures de transport ?**

Quels besoins, quelles mutations à envisager ? »

Michel HAGEGE

J'appelle Noël de SAINT-PULGENT, Jean GUENARD, Dominique HOORENS et Gérard LONGUET pour la seconde table ronde :

On va commencer par Dominique HOORENS qui va planter le décor si je puis dire, en deux mots, Dominique HOORENS est diplômé de l'Ecole Nationale de la statistique et de l'administration économique et il est depuis 2001 directeur des études et de la documentation de DEXIA CREDIT LOCAL où il est rentré en 98 et il s'occupe d'expertiser les services publics locaux avec une équipe de 16 personnes en France, dans l'Union Européenne et dans quelques autres pays, il est chargé d'enseignement en finances locales à Cergy-Pontoise et responsable éditorial de la collection des livres bleus de DEXIA sur les sujets des finances locales.

Alors Monsieur HOORENS deux questions : le rapport PEBEREAU, dont on a beaucoup parlé, et peut-être pas toujours en bien, est-ce que vous pouvez rappeler ce qu'il contient en matière en particulier d'analyse de la dette de la France et ses conséquences dans le domaine des transports ? Et pouvez-vous aussi, puisque ce sont des interlocuteurs que vous avez en permanence, évoquer la manière dont les collectivités territoriales réagissent à la problématique des contrats de plan globalement ?

Dominique HOORENS

Sur cette problématique du rapport PEBEREAU je n'ai pas de doctrine, je peux apporter peut-être un regard dès que l'on parle de finances publiques et que l'on débat sur les équilibres budgétaires de la France.

Je pense qu'il y a fondamentalement deux débats, il y a un débat sur le niveau de la dépense et son contenu et ensuite il y a un débat sur le mode de financement de cette dépense. Je pense que ce sont deux débats différents et que l'on a tendance souvent à les mélanger. Le premier débat sur le niveau ou le montant des dépenses en France, que peut-on en dire ? Là c'est une problématique de hiérarchie de la dépense car je pense que la demande est infinie, la demande de nos concitoyens et la mienne aussi est infinie, c'est donc un problème de hiérarchisation de la dépense publique et puis de choix de l'efficience, par contre du côté du mode de financement des dépenses c'est un autre problème et le rapport «PEBEREAU » le dit très clairement, il dit bien que la problématique ce n'est pas de dire la dette c'est mal mais à quoi sert la dette que la France a développé ces dernières années. Et dans le rapport «PEBEREAU » on dit bien qu'il n'y a pas du tout d'illogisme économique à financer du **développement d'investissement**, à financer du

développement d'actifs par de la dette. Le rapport dit bien que la difficulté c'est lorsqu'un financement, je dirai un déficit récurrent, finance en fait surtout des opérations de redistribution économique ou des actions de fonctionnement, le mot fonctionnement étant en lui-même un peu ambigu. Pourquoi ? Eh bien parce que on sent bien évidemment qu'il y a possibilité de recourir à des ajustements conjoncturels mais il ne faut pas qu'ils soient continus dans le temps, d'où l'idée d'équilibrer un peu la politique conjoncturelle sur un cycle économique.

Donc dans le rapport «PEBEREAU » tout cela est assez clair, l'idée de distinguer une dette conjoncturelle pour du fonctionnement ou de la redistribution et une dette plus structurelle pour financer des investissements. Alors on tourne autour de cette règle d'or dont on a parlé à la table ronde précédente, la règle d'or qui est utilisée au Royaume-Uni, que la Commission européenne préconise c'est la dette pour financer des investissements, au jour d'aujourd'hui en France est-ce que l'on respecte cela ? Eh bien presque, on en est pas loin, le déficit global tourne autour de 3 %, le niveau des investissements publics dans leur globalité un peu moins de 3 %, cette règle-là on en est pas très loin.

Alors qu'est-ce qui pose problème ? C'est qu'effectivement quand on parle de déficit, on met en avant le principal déficit qui est le budget de l'Etat et qui, lui, ne finance pas des investissements on l'a dit tout à l'heure. Donc on voit bien qu'avec la logique économique dette/investissement on ne s'y retrouve pas parce que le principal déficit c'est celui de l'Etat et que l'Etat ne finance plus beaucoup d'investissements. C'est un peu, plus qu'une analyse, ma lecture des choses, c'est dire que l'on ne comprend pas forcément parce qu'il n'y a pas adéquation, pas de lecture par la trame budgétaire... Ensuite, la réaction des élus locaux, effectivement si on regarde uniquement du côté des collectivités locales c'est la position inverse, ce sont des gens qui investissent beaucoup et qui ces dernières années ont une dette qui n'a pas augmenté. Alors quand on globalise tout le monde cela marche, mais quand on regarde chacun de son côté c'est là où cela pose problème ; la vision globale elle n'est pas inquiétante, ce qui est inquiétant c'est la pente de la non résorption de déficits conjoncturels.

Quand on regarde un pays comme le Japon et on ne peut pas dire que les investisseurs fuient le Japon actuellement, il a des déficits considérables et une dette publique qui est gigantesque. Les Etat-Unis, si on compare les Etat-Unis à l'Europe c'est une situation qui est relativement proche, c'est plutôt le Japon qui se distingue avec un niveau de dette publique qui est gigantesque. C'est peut-être plus qu'une analyse une lecture personnelle des chiffres.

Michel HAGEGE

Alors parmi les solutions on évoque de plus en plus les fameux PPP, partenariats publics privés, je pense que Noël de SAINT-PULGENT est parfaitement placé pour nous rappeler de quoi il s'agit, de nous apporter un certain nombre de précisions. Je rappelle que Noël de SAINT-PULGENT est Inspecteur Général des Finances et président depuis Avril 2005 de l'Institut national de la consommation. Entre autres responsabilités il a été directeur général adjoint du Groupe VICTOIRE entre 90 et 95 et puis surtout il a exercé de multiples fonctions ou missions dans des domaines extrêmement variés, mais je rappelle qu'il a participé à la supervision du rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport en 2002/2003 et il a été très impliqué dans la Commission intergouvernementale du Lyon/Turin qui a débouché sur l'accord entre les chefs de gouvernement en Mai 2004. Enfin il est président de la mission d'appui à la réalisation des partenariats publics/privés en France et je lui cède la parole.

Donc contrats de partenariat, délégation de service, lenteur de mise en oeuvre de tout cela, le ministre a annoncé 5 projets...

Noël de SAINT-PULGENT

C'est vrai Monsieur le Député que les contrats de partenariats publics/privés ont besoin d'être. Parce que cela ne se fait pas naturellement dans ce pays, mais plus naturellement dans d'autres : c'est un domaine où la France est encore à la traîne de l'Europe, il faut dire les choses telles qu'elles sont, les grands pays européens sont dotés de ces outils, je ne parle même pas de la Grande-Bretagne c'est très connu et cela sert même trop de référence mais même l'Allemagne, l'Allemagne a au moins 5 ans d'avance sur nous...

Donc on s'efforce de rattraper ce retard, on va y arriver d'ailleurs et je me plais à dire que d'une manière générale les collectivités territoriales font preuve de plus de réactivité que l'Etat parce qu'elles sont peut-être plus souples de gestion. Alors pour en revenir au sujet qui nous intéresse, aux infrastructures de transport, je crois qu'il y a eu quand même une double innovation : il y a eu, vous l'avez souligné, la création de cet outil du contrat de partenariat intermédiaire, pour résumer de manière un peu simpliste le service public et la notion de service public j'y reviendrai, mais il y a une chose aussi très importante à la fin de l'année dernière le vote de la loi ferroviaire qui a permis d'introduire pour la réalisation des infrastructures ferrées à la fois le contrat de partenariat et les délégations de service public et donc qui a ouvert les champs des possibilités des réseaux ferrés de France. Je crois que c'est tout à fait important car c'est à partir de là qu'un certain nombre de projets vont pouvoir voir le jour plus rapidement et aussi peut-être dans des conditions de plus grande efficacité, comme le disait Monsieur CROZET, que ce qui était envisagé initialement.

Je crois qu'il faut néanmoins dire que cette loi suppose un décret d'application qui n'est pas simple parce que l'on doit notamment définir, ce qui est tout à fait logique, le législateur a été très sage de le prévoir, ce qui relève de la sécurité, qui reste du domaine exclusif de la SNCF. Je crois qu'il y a un problème de définition du décret mais je crois que nos amis des transports y travaillent et que dans les semaines qui viennent ce décret sera publié. Il faut dire à ce sujet d'ailleurs que les formules, le contrat de partenariat mais aussi la DSP, peuvent tout à fait être réservés aux partenaires que l'on souhaite avoir, et notamment la SNCF ; j'évoquais la sécurité de la SNCF, on peut tout à fait les prévoir, on a la souplesse voulue pour les introduire à ce moment là comme co-traitant obligatoire ou sous traitant obligatoire.

Alors je crois que l'on peut dire, reprenant les propos de Monsieur CROZET –je vais peut-être aller un peu vite pour ne pas monopoliser le débat- que quand on ne peut financer directement, c'est sur l'usager que le financement doit reposer. Je crois que les associations public/privé sont les formules qui doivent être privilégiées. On le voit bien dans le domaine routier, sur les sessions autoroutières y compris avec la fin de l'adossment, ce sont les formules qui se développent dans de bonnes conditions, et on le verra pour un certain nombre de projets dans le domaine ferroviaire puisque le ministre des Transports et le Gouvernement ont retenu ces formules notamment pour Sud Europe Atlantique, Tours/Bordeaux.

Mais la DSP n'est pas toujours utilisable soit dans le domaine routier parce qu'on ne peut pas ou on ne veut pas introduire de péage et dans le domaine ferroviaire on a un certain nombre de projets pour lesquels la rentabilité est faible et on voit bien que l'on n'arriverait pas à avoir d'engagements suffisants de la part du partenaire privé sur la demande, sur le risque de demande c'est à dire sur le trafic, parce qu'il faut rappeler quand même la logique de la concession c'est que le risque d'exploitation doit être entièrement supporté par le concessionnaire, autant il peut y avoir une aide comme cela se pratique dans le domaine routier, une aide à l'investissement initial, non versée, exemptée et fixée à l'invariété, autant il ne peut y avoir de clause d'équilibre.

C'est contraire à l'esprit de la négation de service public donc dans un certain nombre de cas, les projets « ne passent pas » et à ce moment là le contrat de partenariat peut trouver sa place. Je rappellerais que le ministre des Transports et le Gouvernement dans le cadre du CIIACT ont décidé la réalisation sous forme de contrats de partenariat de 8 projets, on peut le dire puisqu'ils ont été rendus publics. Il y en a 4 dans le domaine routier : le doublement de l'A4/A86 à Joinville qui est quand même un des plus grand bouchons d'Europe, à l'opposé parce que certains projets représentent un enjeu vital de développement du territoire, l'aménagement des deux fois deux voies de la RN88 dans l'Aveyron, la RN88 c'est celle qui vient de Lyon et qui va vers Toulouse via Rhodéz, et il y a deux voiries urbaines et péri urbaines L2 à Marseille et la voirie Léo à Avignon. Il y a 3 projets ferroviaires qui sont envisagés sous cette forme, le projet dit GSMR d'équipement radio-téléphone des infrastructures du réseau TGV et deux projets d'infrastructure, les équipements ferroviaires Rhin/Rhône, le génie civil restant réalisé sous forme classique et Lille/Montpellier, génie civil et équipement ferroviaire. Nous avons aussi un projet de VNF, je devrais dire un et un autre, nous avons d'une part -cela a été voté par le Gouvernement tout à l'heure- l'aménagement, le réaménagement, la mise à niveau des barrages de VNF et puis un autre projet que l'on nous a demandé d'étudier aussi et qui est loin d'être le moins avancé grâce au dynamisme des équipes en charge des VNF c'est le canal Seine-Nord, et qui fait l'objet d'innovations, notamment sous la houlette de Claude GRESSIER, pour lequel les décisions de lancement véritable sont à attendre.

Michel HAGEGE

Monsieur de SAINT-PULGENT pardonnez-moi, quel est le coût de l'aménagement A4/A86 et quel est le coût des barrages ? Entre nous, est-ce que là on ne parle pas de projets dans les limbes ? Vous savez bien mieux que moi que beaucoup disent que le PPP ne financera pas des projets, non seulement non rentables mais trop lourds pour le concessionnaire, enfin ne le fera pas facilement donc comment faire ?

Noël de SAINT-PULGENT

On a plusieurs centaines de millions d'euros d'un côté, je ne peux pas vous dire exactement combien, d'autant plus qu'il y a encore des incertitudes sur les solutions techniques, savoir si on passera en souterrain ou si on passera en viaduc avec des mesures techniques spécifiques mais de l'autre côté, c'est quelques dizaines de millions d'euros mais je dirai là que cela reste dans l'un et l'autre cas des épures prévisibles. A la limite, les interrogations que l'on a c'est quand le coût devient trop bas puisque incontestablement le contrat de partenariat nécessite un certain nombre de prestations spécifiques juridiques. Il faut que les maîtres d'ouvrages ou le co-contractants publics se donnent les moyens voulus, donc ce n'est probablement pas adapté, sauf quelques

exceptions, pour des projets de quelques millions d'euros. Nous, nous fixons la barre autour d'une dizaine de millions d'euros, nous avons quelques projets qui font quelques dizaines de millions d'euros en investissement, 20 millions, 30 millions et puis cela peut aller incontestablement jusqu'à plusieurs centaines de millions d'euros. Si les projets sont bien bouclés sur de lourdes infrastructures cela peut être trouvé, en fait le problème n'est pas effectivement le financement mais celui des risques que l'on transfère et c'est véritablement là que se fait la différence si on cherche à transférer au privé des risques qu'il estime ne pas être en mesure de couvrir, on y arrivera pas donc c'est là que l'affectation des risques qui est un des avantages de cette formule doit être réfléchi en amont, c'est quelque chose de tout à fait essentiel.

Je ne voudrais pas beaucoup plus prolonger le débat, on a déjà parlé des avantages du contrat de partenariat, c'est clair, s'il est utilisé il doit conduire à une meilleure efficacité. Cette meilleure efficacité, ce sera généralement un coût plus faible sachant que là aussi, comme l'a dit Monsieur CROZET, le financement privé est plus cher, alors il est plus cher pas véritablement pour les raisons que l'on dit, c'est pas que le financement privé, l'emprunt soit réellement plus cher. L'Etat emprunte légèrement moins cher mais la différence est faible. Les méthodes financières font que maintenant l'écart est même minime.

Par contre, vous avez tout à fait raison, vous l'avez parfaitement dit, le financement privé suppose une rémunération des fonds propres... parce que l'Etat prête son capital gratuitement. Par contre il faut qu'il y ait une efficacité plus grande, cela peut être les coûts, cela peut être aussi les délais, je vois le projet CSMR : on a calculé que si on était en contrat de partenariat on gagnerait 4 ans pour la mise en service, si on le lançait maintenant il serait mis en service autour de 2010 en contrat de partenariat et en 2014 en maîtrise d'ouvrage publique. Et puis peut-être dans le domaine des infrastructures, cela peut-être une performance plus élevée donc il faut, et c'est l'objet de l'évaluation préalable que l'on va faire, que l'on montre qu'il y a un intérêt à faire et à réfléchir dessus. Alors je dirai un mot parce qu'il y a beaucoup de représentants des collectivités territoriales. Comme je l'ai dit, c'est un outil qui intéresse les collectivités territoriales, on a déjà une vingtaine de projets pas uniquement d'infrastructures mais dans tous les domaines -cela va d'un hôtel de région jusqu'à de grands équipements sportifs, Monsieur MAUROY a dit qu'il souhaitait réaliser le nouveau stade de Lille, Monsieur GAUDIN a également dit qu'il souhaitait réaliser la rénovation du Stade vélodrome à Marseille sous cette forme, on a des équipements informatiques- donc c'est un outil qui est très adapté, il peut l'être aussi pour une rénovation d'une voirie départementale il est tout à fait adapté pour les collectivités dans le domaine des infrastructures. Si vous souhaitez que l'on en discute, la Mission d'appui est là pour cela.

Alors il a été dit qu'il fallait se méfier des endettements camouflés. C'est vrai que c'est une remarque tout à fait sage mais je dirai qu'à la limite dans un contrat de partenariat l'endettement n'est pas camouflé du moins il y a une gestion individualisée parce que vous le voyez l'endettement, puisque vous avez un contrat de 10 ans, de 20 ans (ce serait plutôt autour de 20 ans) et vous avez donc un certain nombre d'annuités. Ce que l'on oublie de dire c'est que si vous réalisez le même investissement de cette façon vous ne verrez pas l'endettement qu'il génèrera parce que l'investissement entraînera des frais financiers qui ne seront pas imputés au projet et qui pourtant, effectivement, seront rendus nécessaires par lui et puis il nécessitera des personnels et toute une série de prestations pour le gérer au niveau de la phase de service donc contrairement à l'impression initiale que l'on peut avoir, c'est moins camouflé à la limite dans un contrat de partenariat que en gestion classique, le tout c'est qu'effectivement les comptabilités

soient bien tenues, mais de ce point de vue les comptabilités des collectivités locales -et nous l'avons précisé dans la circulaire que nous avons fait je crois permettent de retracer cela tout à fait clairement.

Michel HAGEGE

Merci, je propose de passer la parole, avant Gérard LONGUET, à Jean GUENARD qui exerce, si je puis dire, depuis 35 ans dans les Travaux Publics, il est président d'EIFFAGE – Travaux Publics regroupement des branches routières et travaux publics du Groupe EIFFAGE, devenu comme chacun le sait depuis peu co-actionnaire du Groupe APRR à côté du groupe australien MACKARI, et vous êtes ancien président de la Compagnie EIFFAGE du Viaduc de Millau précisément qui était tout petit,petit et qui maintenant appartient à un groupe gigantesque et enfin vous êtes président de la Commission Développement économique de la FNTP. Tout petit, petit, la Compagnie EIFFAGE du Viaduc de Millau sauf si vous dites l'inverse, avait une gestion financière exceptionnelle, si bien qu'elle a commencé le viaduc sans emprunter, c'est bien cela...

Jean GUENARD

Plus exactement elle a fait le viaduc sur ses fonds propres.

Alors tout ce que vous avez dit est parfaitement exact mais je viens ici au titre de la Fédération Nationale des Travaux Publics comme vous le savez il est très dangereux pour un entrepreneur de s'exprimer publiquement...

Michel HAGEGE

Monsieur GUENARD si vous le permettez ce que je voulais c'est que l'entrepreneur que vous êtes s'exprime justement après ce que l'on vient d'entendre sur le dynamisme et les formules d'un certain nombre de pays étrangers, les succès qu'ils rencontrent et on sait que souvent les pays les plus dynamiques ont fait progresser leurs investissements publics, quelles sont à vos yeux les solutions que vous proposez pour résoudre ce problème ?

Jean GUENARD

Je vous remercie tout d'abord de m'avoir invité, effectivement j'avais l'intention de parler du rapport «PEBEREAU » mais cela a été très bien fait, vous trouverez d'ailleurs dans les documents qui vous sont remis quelques courbes qui montrent qu'effectivement ce n'est pas l'investissement qui est la cause de notre endettement et qu'il faut complètement et cela n'a pas été dit assez fort et publiquement, il faut complètement déconnecter cela. Les pays qui ont le plus investi dans leurs infrastructures sont ceux qui ont vu leur PIB progresser le plus vite, ou au contraire vous le faites dans le sens que vous voulez.

Deuxièmement il est assez traditionnel que l'entrepreneur vienne se plaindre et je dois dire que je m'étais dit en montant à cette table ronde qu'il fallait absolument remonter le « moral des

troupes », mais Dieu merci Noël de SAINT-PULGENT l'a fait avant moi ; parce que je ne reconnaissais en rien des DIE que j'ai connues il y a 2 ans et je me suis dis « mais où est passé le rapport SAINT-PULGENT/GRESSIER, les 50 projets etc... » Et finalement est-ce que c'est si grave que l'Etat ait changé d'avis parce que ce n'est pas la première fois, et c'est sans doute pas la dernière ; après avoir dit « on va financer par les autoroutes » eh bien on vend les autoroutes et puis on va faire autrement et on donne 4 milliards à l'AFITF, peut-être un peu plus aujourd'hui, à ma connaissance aujourd'hui l'AFITF n'est pas morte et deuxièmement on a jamais eu une aussi longue visibilité, on a 1 an ½ de visibilité devant nous ce qui est tout à fait exceptionnel...

L'AFITF est là pour dégager des crédits, alors on aurait aimé que budgétairement cela sorte de la poche de Monsieur de SAINT-PULGENT pour aller *vraiment* dans la poche de Monsieur MARTINAND où on était plus sûr que cela y reste, en tout cas ce n'est pas cela qui est grave, l'important c'est que cela existe. Donc premièrement je crois qu'il faut cesser de se lamenter. Par contre moi je crois volontiers au discours sur les PPP, simplement les 8 projets dont on parle, si je ne m'abuse, monsieur vous en parliez déjà il y a un an, oui 6 mois. Malgré tout, les PPP aujourd'hui cela se fait dans tous les autres domaines, cela ne s'est pas encore fait dans les infrastructures, c'est le premier qui va coûter, c'est sûr que ce n'est pas A4/A86 qui va être le plus facile à faire parce que c'est le plus gros, il y en a quand même un dont l'urgence, dont la nécessité, dont l'économie est certainement réelle c'est le CDG Express ...

Michel HAGEGE

Mais attendez, Monsieur de SAINT-PULGENT, ce projet fait parti ou non des projets parce que vous ne l'avez pas cité alors que le ministre l'a cité ?

Noël de SAINT-PULGENT

Parce que c'est un montage sui generis, probablement pas vraiment une DSP, pas vraiment un contrat de partenariat, et plutôt tourné vers une DSP donc c'est un montage pour lequel le ministère des Transports -j'en suis témoin puisque je fais parti du Comité de pilotage- a monté tout un double travail et le montage doit être arrêté dans les mois qui viennent.

Michel HAGEGE

De tout façon tout était déjà dans l'audit pour CDG-Express vous aviez développé cela...

Noël de SAINT-PULGENT

Non, non...

Michel HAGEGE

Ils en avaient beaucoup parlé comme un cas d'école réussi, en voie de succès.

Noël de SAINT-PULGENT

Tout était dans le dossier de candidature des Jeux Olympiques, mais les choses n'étant plus les mêmes et avec les changements de statuts du STIF, cela devait être repris et c'est entrain d'être repris.

Jean GUENARD

Alors la seule petite difficulté c'est que l'on va rentrer, si cela n'est déjà fait, en période électorale et donc il ne faut pas que cela freine trop les choses. Le deuxième élément qui nous paraît très important c'est effectivement la décentralisation, le transfert des routes nationales mais surtout le transfert d'un certain nombre de charges aux départements. Et là, je comprends parfaitement la position des départements, de nombreux présidents de Conseils Généraux nous expliquent leurs problèmes et c'est vrai qu'aujourd'hui même s'ils en ont vraiment envie, même s'ils sont vraiment convaincus, ils commencent par savoir comment ils vont payer leurs TOS, comment ils vont payer leurs allocations RMI, et quoiqu'on veuille et quoiqu'on dise, l'investissement reste la variable d'ajustement, cela reste un véritable problème. Sur le problème des coûts, je voudrais aussi dire que rien n'est plus difficile à un maître d'ouvrage que d'estimer le coût d'un projet et que l'absence de visibilité sur 5 ans avec un programme, avec des choses dont on sait qu'elles vont se faire, avec des variables disons de 6 mois -se tromper de 6 mois est quelque chose, messieurs les Elus, qui peut vous coûter 20 à 30 % et qui, à nous, peut nous coûter certaine fois la survie ou la perte d'indépendance de l'entreprise-

Et quand on fait, aujourd'hui RFF -je suis désolé qu'aujourd'hui il n'y ait pas de représentant RFF dans la salle... Ah si... Bonjour oui nous nous connaissons...- j'allais dire qu'aujourd'hui RFF a l'air de découvrir qu'il peut se payer les terrassements de la LGV Rhin/Rhône à un prix inférieur à ceux de la LGV Est, c'est une connerie, parce qu'aujourd'hui c'est la loi du marché, c'est l'offre et la demande. Les terrassiers -et le président du Syndicat des Terrassiers Michel LALLEMAND est présent dans la salle- les terrassiers, donc, ont des volumes d'activités qui d'une année sur l'autre varient du simple au triple. Il est évident que quand d'une ligne de TGV à une autre il y a deux ans de terrassements quand il fait beau (trois ans quand il pleut), et puis après il se passe deux ans ou trois ans pendant lesquels il ne se passe rien et à nouveau cela recommence, il n'y a plus de programme autoroutier sérieux et on a un outil industriel qui est complètement brinqueballant parce qu'on fait des efforts considérables d'investissements et de formation et puis pendant deux ans on ne fait plus rien, on licencie des types que l'on a formé et puis on recommence.

Alors que l'on distribue des sommes fabuleuses en matière d'aide à l'emploi et surtout d'aide au non emploi, ces sommes là consacrées à l'investissement ont un rendement immédiat dans notre profession, 1 million d'euros investis c'est 17 emplois créés, on est capable de prendre des gens sans formation d'en faire des professionnels en 7 mois, on a fait les terrassements du TGV Est avec des ouvriers agricoles, avec des coiffeurs, avec des pâtisseries, avec des gens que l'on a transformé en conducteurs d'engin, qui ont trouvé du plaisir, de la promotion sociale, de l'enrichissement ... Ces gens là on en a mis 1/3 à la porte à la fin des travaux parce qu'on n'a pas été capables d'assurer une continuité. Alors pour nous le message il est simple, il est clair.

Quelque soit le mode de financement, la France elle s'est construite, l'Etat régalien a fait les routes, les privés ont fait les chemins de fer cela n'a pas empêché les uns et les autres de parfaitement répondre aux besoins. Donc pour nous c'est parfaitement simple, tenez bon et faites nous un programme avec des variables d'ajustement et à partir de là tout le monde y trouvera son compte.

Michel HAGEGE

Vous êtes prêt évidemment à participer à des partenariats publics/privés ?

Jean GUENARD

Si cela continue on ne va pas être prêt trop longtemps parce que depuis le temps que l'on en parle...

Michel HAGEGE

Donc vous n'attendez que cela, prendre les risques qu'évoquaient Monsieur de SAINT-PULGENT ...

Jean GUENARD

Monsieur de SAINT-PULGENT l'a dit il y a un vrai gain de temps dans la conception-construction intégrée, c'est une réalité. Deuxièmement on est évidemment pas meilleurs que la puissance publique pour libérer les terrains, pour faire les fouilles archéologiques, et puis pour respecter les contraintes de l'administration, mais là je crois que l'on est dans le même état. Il me semble que PERPIGNAN/FIGUERAS, dans un contexte classique d'abord n'aurait pas été finançable, alors que là les Etats ont payé à peu près la moitié (54 %), deuxièmement que les Espagnols sont extrêmement «punchy » et que, quelque soient les modes de culture, les modes d'approche, on va faire en cinq ans ce qui dans un cadre classique en aurait mis sept ou huit avec les mêmes bonshommes. Donc c'est juste une question d'utilisation des moyens, par contre il y a certains risques que l'on ne peut pas prendre, il y a des risques géologiques considérables...

Michel HAGEGE

Lyon/Turin vous prendriez...

Jean GUENARD

Je ne m'exprimerai pas sur Lyon/Turin...

Michel HAGEGE

Monsieur BOUVARD était presque prêt à signer avec vous...

Gérard LONGUET on a déjà beaucoup parlé de vous, on a interpellé l'AFITF à de nombreuses reprises, je pense qu'il est inutile de vous présenter mais je vais le faire quand même. Vous êtes énarque et vous avez été président du Conseil Régional de Lorraine de 1992 à 2004, longtemps député de la Meuse, dont vous êtes sénateur depuis le 23 Septembre 2001, vous avez été ministre délégué à la Poste et aux Télécoms entre 1986 et 88, ministre de l'Industrie, des Postes, des Télécoms et Commerce extérieur de 93 à 94 et vous avez été président du Parti Républicain de 90 à 95 et depuis 2002 membre du bureau politique de l'UMP.

Alors Monsieur LONGUET, si vous le permettez ma question est la suivante : quelle est l'étendue des pouvoirs de l'AFITF ?

Gérard LONGUET

Aucun et par ailleurs elle est indispensable !

Michel HAGEGE

Par ailleurs comme certains insolents ou persifleurs disent que les ressources de l'AFITF ne sont pas pérennes, certains même annoncent sa mort dans quelques années, sa cessation de paiement, qu'est-ce que vous leur répondez ?

Gérard LONGUET

Alors les pouvoirs de l'AFITF sont nuls, mais elle est pourtant indispensable et je voudrais revenir sur cette évidence : qui sommes-nous ? Nous sommes à l'intérieur du système politico-administratif un lobby extrêmement fort qui assure et qui veille à ce que les engagements de l'Etat en matière de grands équipements d'infrastructures de transports terrestres soient en effet financés.

Pourquoi pas de pouvoir ? Nous avons une base de départ que je n'ai pas choisie et je n'ai d'ailleurs aucune légitimité pas plus que mon Conseil d'Administration n'a de légitimité pour choisir les grands équipements dont la France a besoin, c'est une affaire gouvernementale qui a été préparée par des missions conjointes d'ailleurs de l'Inspection des Finances et du Corps des Ponts qui ont été avalisées par ce qui était à l'époque un CIADT le 18 décembre 2003, et nous avons une feuille de route. Je dis que je n'ai aucun pouvoir, j'ai évidemment le pouvoir dans une feuille de route de constater qu'un projet est prêt et qu'un projet n'est pas prêt et de rappeler aux uns et aux autres que s'ils veulent que leurs projets soient prêts ils ont telles ou telles démarches à faire, mais ce n'est pas à moi de choisir. Je n'ai pas de pouvoir non plus parce que mes ressources ont été définies en deux temps, il y a eu l'époque ROBIEN et il y a eu l'époque VILLEPIN.

Monsieur de ROBIEN avait souhaité que les autoroutes restent publiques et que leurs dividendes aillent au bénéfice de l'AFITF. Monsieur de VILLEPIN a souhaité que les autoroutes soient privatisées et c'est rapidement rendu compte qu'il était tenu, appartenant à une même majorité, de poursuivre l'effort que son prédécesseur, Jean-Pierre RAFFARIN avait engagé. Il nous a donc affecté deux types de ressources, les unes récurrentes sur le budget de l'Etat, taxes sur l'aménagement du territoire, redevances d'utilisation du domaine par les sociétés d'autoroutes, produits des amendes des péages automatiques, et nous avons donc en gros avec 510 + 160, 670 + 100, 770 millions un récurrent qui est supérieur à ce que nous aurions donné les dividendes des sociétés d'autoroutes en l'état actuel pour la même période ; je ne parle pas de l'avenir, je parle de la période 2005/2012 qui correspond à l'accomplissement du programme du CIADT 2003.

Nous avons bénéficié d'un retour sur les produits de privatisation, au départ il avait été annoncé « notamment », on ne sait jamais ce que veut dire « notamment », alors notamment c'était 1 milliard, c'était notamment peu, notoirement peu pardon, l'été a été fructueux puisque nous avons terminé l'été à 4 milliards et maintenant nous sommes à peu près à 4 milliards ½ puisque nous venons d'avoir une couche supplémentaire à l'occasion du CIADT du 6 mars dernier. Alors évidemment une couche supplémentaire, des moyens supplémentaires nous a amené des charges supplémentaires, c'est à dire l'achèvement des CPER pour le volet infrastructures transport, les CPER, les 6^{ème} contrats de plan Etat/Région qui s'achèveront au 31 décembre 2006, mais dont le Gouvernement dans sa très grande sagesse, à l'occasion du vote de la loi du 13 Août 2004 sur la décentralisation, avait annoncé qu'ils seraient conduits jusqu'à leur terme dès lors évidemment que les partenaires accepteraient eux-mêmes de financer. Donc nous avons de quoi financer le CIADT de 2003 sur la période de 2005/2012, nous avons 4 milliards ½ qui devraient nous permettre d'absorber le lissage dans le temps du CIADT et l'achèvement des contrats de plan c'est 2 milliards 3, 2 milliards 4, on nous a collé en supplément les transports collectifs en site propre qui avaient été un petit peu oubliés ces dernières années et qui reviennent en force, et nous avons naturellement les projets d'autoroutes maritimes et le fluvial est généralement dans les CPER pour l'essentiel.

Donc en gros nous avons de quoi faire ce pour quoi nous avons été créés, sommes-nous éternel ? la réponse est non, est-ce que vous connaissez en politique quelque chose d'éternel à part la démagogie ? Je n'en vois pas et moi je ne suis pas éternel car j'ai un mandat, je n'en connais pas la durée, 3 ans je crois et de toute façon il y aura une nouvelle majorité après 2007, la même ou une autre ou un compromis et elle se posera la question de savoir quel est le meilleur président possible, je suis convaincu que c'est moi mais je ne suis pas certain de faire partager cette conviction.

Michel HAGEGE

S'agissant des transports urbains il doit y avoir des représentants dans la salle, des collectivités urbaines, une fois qu'on a enlevé l'Ile de France, il ne reste plus grand chose...

Gérard LONGUET

Il reste de mémoire 100 millions, pardon 145 millions

Michel HAGEGE

Oui il n'y a rien de nouveau, c'était déjà annoncé...

Gérard LONGUET

Il y avait zéro...

Michel HAGEGE

Il y avait quand même 100 millions qui étaient annoncés, le dernier CIIACT n'a rien annoncé de vraiment plus sur ce plan...

Gérard LONGUET

Non, non le dernier CIIACT n'a rien annoncé mais nous avons à l'automne 2005 rétabli grâce aux produits de privatisation 340 millions pour les transports en commun de sites propres hors Ile de France et pour l'Ile de France. Le transfert du STIF a laissé apparaître ce que nous savions, c'est que la vétusté du matériel roulant est aussi vraie en Ile de France qu'elle est vraie en Province, mais dans l'enveloppe globale c'est encore jouable. Après je m'arrête et la régénération dont a parlé en particulier mon collègue et ami Bernard SOULAGE -bien que nous ne soyons pas tout à fait du même point de vue sur la conduite des choses publiques on partage quand même pas mal d'analyses- nous ne pouvons pas financer la régénération c'est évident.

Je voudrais juste revenir sur la question que vous posiez : est-ce qu'il faut financer davantage ? Eh bien oui, les infrastructures de transport, c'est un facteur de développement et parce que la France est dans une position centrale, stratégique en Europe -c'est d'une telle évidence que je suis gêné de le rappeler- je voudrais quand même vous dire qu'il y a des majorités qui partagent des sentiments différents et j'invite chacun d'entre vous à faire son examen de conscience politique lorsqu'il vote : si on veut des équipements il vaut mieux voter pour des gens qui sont favorables aux équipements plutôt que de voter pour des gens qui sont défavorables aux équipements parce que -et je le dis devant des amis qui ne partagent pas les mêmes convictions mais qui ont la même passion pour la politique- nous n'avons pas les mêmes convictions à droite et à gauche, nous n'avons pas les mêmes convictions quand on est écologiste à fond ou quand on l'est par raison et donc on a pas les mêmes résultats et quand on arrête des politiques d'infrastructures, c'est que l'on n'aime pas les infrastructures ou qu'elles sont superfétatoires...

Je considère -hélas ou heureusement- qu'il y a une corrélation très directe entre croissance et consommation de transports, la consommation de transports est facteur d'échanges, de liberté, de progrès et il faut des infrastructures. Voilà ça c'était l'acte de foi, maintenant un petit balayage en 3 minutes sur l'interurbain routier, je pense que l'on s'en sortira bien en France, l'utilisateur accepte de payer, ce qui est très moral et il accepte de payer dans des conditions qui tendent à l'équilibre du projet. Sur le routier ce qui me préoccupe c'est l'urbain et le péri-urbain où manifestement on est incapable d'apporter des réponses satisfaisantes. Et en effet les PPP, cher Noël de SAINT-PULGENT, c'est à dire faire payer les générations à venir pour les équipements dont ils auront besoin et dont nous avons besoin paraît intéressant. Je ne partage pas tout-à-fait l'analyse non pas optimiste mais mesurée de Dominique HOORENS sur l'endettement public, je trouve que l'endettement de l'Etat est scandaleux, parce que le déficit correspond à du fonctionnement et pas à du déficit d'investissement, alors vous dites en globalisant avec les collectivités locales, oui mais les collectivités locales ont leurs propres besoins d'investissement, et d'autre part l'Etat a besoin d'investir en tant que tel parce qu'il a une fonction particulière de péréquation, de projet national, de grandes visions nationales. Et pour avoir été pendant 12 ans président de Région, je peux vous dire que c'est parfois très très difficile de faire partager aux présidents de département et aux présidents de région des projets qui sont nationaux voire européens quand on est président d'un exécutif local ou départemental. Je vais prendre un exemple extrêmement concret, la RN4 végète depuis 40 ans dans un état médiocre, parce que pour Champagne-Ardenne ce n'est pas stratégique, je le comprends très bien, eux leur problème c'est le problème nord/sud, est/ouest ils s'en «tamponnent» joyeusement, moyennant quoi le Paris/Strasbourg est dans un réel état de délabrement.

Michel HAGEGE

Il va y avoir le TGV est-ce que cela va pouvoir arranger les choses...

Gérard LONGUET

Le TGV c'est formidable. C'est le premier TGV qui est payé par les collectivités locales, ce qui est normal, moi j'ai été président de région avec mon ami ZELLER et les présidents de régions nous avons dit «on paye», parce que ce TGV n'est pas rentable, il n'est pas rentable parce que les densités de population de l'est de la France ne permettent pas de rentabiliser un TGV, cela on le sait au départ mais à partir du moment où on le veut quand même, eh bien on paye. Je trouve, comme MARTINAND, qu'il n'y a pas de problème de financement, il y a des problèmes de tarification : **ceux qui veulent ils payent**. Alors de temps en temps il faut faire un peu de péréquation nonobstant ceux-là parce que l'on paye suffisamment d'argent à l'Etat pour avoir un peu de solidarité, mais on n'en donne pas qu'à l'Etat, on en donne aussi aux collectivités locales.

Alors ça c'était pour le routier, pour le ferroviaire je suis beaucoup plus circonspect, je suis enchanté en tant que président de Région que les collectivités locales s'approprient progressivement les réalités du ferroviaire qui en France sont assez surprenantes. On parle de régénération... En matière de régénération, je ne suis pas capable d'apporter la réponse, et je ne m'exprime pas en tant que président de l'AFITF puisque je ne suis pas mandaté pour cela, et on en a d'ailleurs pas les moyens, mais comme élu local en charge du TER je me dis : est-ce que la régénération ne peut pas être conduite sur les seuls itinéraires qui en ont besoin, cela veut dire qu'il faut sacrifier les itinéraires qui n'ont aucun intérêt. Quand vous avez des michelines -bien

que MICHELIN ait arrêté depuis longtemps la fabrication de ces autorails sur pneumatiques, sur bandages- quand vous avez 15 passagers par jour, il faut arrêter, ma voiture et mon chauffeur de la Région coûtent moins cher au kilomètre que le transport de la micheline. C'est le premier problème, il faut que les élus locaux maintenant qu'ils payent et qu'ils ne demandent pas aux autres de payer, ils commencent à voir les choses différemment. On paye le « matos » et si on leur demande de payer la régénération ils vont commencer à comprendre qu'il y a des régénérations qui sont simplement inutiles parce qu'il n'y a pas de voyageurs et que cela ne correspond pas à un besoin raisonnable, c'est le premier point.

Le deuxième point c'est la culture endogamique -il y a des responsables de RFF, peut-être y en a-t-il de la SNCF dans la salle- la culture endogamique de chemin de fer c'est à dire qu'on est cheminot, on est fils de cheminots, on fait des cheminots, on se marie entre cheminots et on vit au milieu des cheminots, moyennant quoi on a un coût cheminot et le coût cheminot est beaucoup plus cher que les autres coûts et en particulier parce que l'on veut faire plaisir à tout le monde. Et quand on régénère par tronçon de 300 mètres alors qu'il faudrait fermer des lignes de plusieurs dizaines de kilomètres et dire aux gens de Verdun/Conflans/Jardy, cela ne va pas marcher pendant 6 mois, et on fait la régénération pendant les 6 mois de fermeture. Or comme on a des systèmes qui veulent faire plaisir à tout le monde, on coûte beaucoup plus cher. Les élus ont toujours un cycle de prise de conscience long mais quand ils ont compris comment un « truc » marche après ils n'en démordent plus. Je pense que l'avantage pour les TER de la décentralisation c'est que les élus, hier de droite qui n'étaient pas très favorables au ferroviaire ce sont rendus compte que c'était utile, ils ont rénové le matériel roulant. Les élus de gauche sont culturellement favorables au ferroviaire, ils gèrent les régions aujourd'hui, j'en suis enchanté pour la culture française parce qu'ils vont découvrir que le ferroviaire n'est pas toujours la solution raisonnable et responsable et donc ils vont se « déferroviariser » alors que la droite s'était « ferroviarisée » gentiment et donc on va arriver à des solutions plus raisonnables en matière de ferroviaire français.

Michel HAGEGE

C'était pas un ministre de droite qui avait lancé le CIADT le plus ferroviaire qui soit ?

Gérard LONGUET

Oui, oui sans doute mais je veux dire par là qu'il faut que la culture ferroviaire soit diffusée au-delà des ministres

Michel HAGEGE

Il ne faut pas changer d'élus, si je comprends bien...

Gérard LONGUET

Non, non au contraire il faut pratiquer l'alternance pour que chaque mouvement politique connaisse les réalités un moment dans sa vie comme cela il en parle avec plus de responsabilité après.

Michel HAGEGE

Donc Monsieur LONGUET si vous arrivez au pouvoir en 2007 l'AFITF continue.

Gérard LONGUET

En tous les cas je souhaite qu'il y ait en permanence un lobby qui à l'intérieur du Gouvernement soutienne l'effort du ministère de l'Équipement pour expliquer à Bercy que la solution de facilité qui consiste à limiter les investissements n'est pas durable, que les investissements ne soient pas éternellement la variable. Attendez quel est l'intérêt de l'AFITF ? C'est d'avoir un Conseil d'Administration où le Président des Affaires économiques de l'Assemblée Nationale, le président de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, un Président de Région qui fait parti de l'opposition et deux élus dont votre serviteur sont suffisamment présents pour que Bercy hésite à étrangler dans l'obscurité de la régulation budgétaire des crédits qui sont nécessaires pour conduire jusqu'à leur terme des équipements évidents voulus par tout le monde. Alors rien que cela vous coûte un peu d'argent en fonctionnement, mais cela coûte finalement assez peu d'argent parce que comme on gère bien notre trésorerie, on gagne plus en frais financiers sur la trésorerie passée que ne coûte l'AFITF, rien que cela, ça rend service à l'humanité souffrante et aux équipements nécessaires à notre beau pays.

Michel HAGEGE

Franchement il est 17h, avec une telle déclaration je pense qu'il n'y a rien à ajouter mais peut-être que l'on peut donner la parole à certains d'entre vous !!!

Bernard SULPIS (RFF)

On a un petit peu parlé de nous alors... Je voudrai rassurer Monsieur LONGUET, il le sait dans quelques jours la SNCF et RFF vont remettre au ministre des propositions suite au rapport de l'École polytechnique de Lausanne, et je crois qu'aujourd'hui c'est un mystère pour personne qu'il faut qu'un certain nombre de choses changent dans la façon de travailler.

Alors je ne me prononcerai pas sur le fait que les régions aient besoin, doivent demain payer ou ne pas payer une partie du renouvellement mais je dirai simplement que quand vous avez parlé tout à l'heure des habitudes cheminotes de faire du renouvellement par morceau de 300 mètres, je crois que tout le monde est bien conscient qu'il faut faire évoluer les méthodes mais je crois

qu'il faut que tout le monde soit bien conscient aussi que le plus souvent si on fait des rénovations de réseaux par morceau de 300 mètres ce n'est pas un choix de cheminots c'est aussi un choix qui est concerté de plus en plus avec les régions.

D'où la nécessité que les sociétés organisatrices soient à nos côtés pour qu'effectivement de temps en temps on ferme des lignes pendant 6 mois pour pouvoir travailler raisonnablement dessus. Je signale que quand on le fait, comme on le fait depuis quelques années déjà dans la Région Ile de France sur la Ligne C du RER qui passe ici pour justement avoir une massification des travaux, on fait des choses intelligentes et qui effectivement sont moins coûteuses. Le coût cheminot n'est pas simplement dû, peut-être une partie est due à cela, mais il n'est pas simplement dû au statut des cheminots mais aussi à certaines méthodes de travail.

Et puis je voudrai rassurer Jean GUENARD, il n'y a pas que les entreprises qui ont besoin d'avoir une visibilité qui dépasse l'année budgétaire, et je dirais que c'est une des grandes priorités de Michel BOYON notre Président d'obtenir effectivement la passation d'un contrat avec l'Etat permettant à RFF aussi d'avoir une visibilité sur une période qui lui permette de travailler, c'est-à-dire en gros une période de 5 ans ce qui paraît être le minimum et je crois que cela serait l'intérêt de tout le monde.

Michel HAGEGE

Il y a beaucoup d'exemples à prendre dans le domaine autoroutier finalement qu'il s'agisse du système de la concession ou des contrats de 5 ans qui fonctionnent dans ce domaine-là.

Claude GRESSIER

Je voulais faire une remarque, je crois malgré tout qu'il va falloir être un peu plus clair dans certains choix. Je pense que l'on ne pourra pas tout financer et que RFF, par exemple, qui étudie en parallèle de nombreuses lignes ferroviaires à grande vitesse, sera amenée à faire ou proposer des choix. Il y en a plusieurs que l'on peut mener en parallèle, c'est d'ailleurs en cours : Rhin/Rhône, Lille/Montpellier et puis dans relativement peu de temps Sud Europe/Atlantique, sans parler de CDG-Express. Mais il y a d'autres débats publics, d'autres études... pour des choses dont on ne voit pas bien en tout cas à cours terme comment cela va pouvoir, en tout cas facilement, être financé, ça c'est le premier point.

Deuxième élément, comme l'on dit tout à l'heure Yves CROZET et Claude MARTINAND, il va falloir réfléchir ou continuer à réfléchir à la fois sur la tarification de l'infrastructure ferroviaire et routière et pour cela il va falloir faire des choix et prendre des décisions. Je vais en citer une, dans l'audit on n'avait pas seulement parlé de la TIPP comme quelqu'un l'a dit tout à l'heure, on avait parlé aussi d'une taxe poids lourds sur les autoroutes donc on a eu un succès d'estime, mais maintenant ce succès d'estime est entrain de se transformer en succès depuis que les Allemands ont mis une taxe chez eux, et que les camions sont envoyés en Alsace. Du coup en Alsace le député Yves BUR a fait voter une loi et maintenant j'ai vu qu'il y avait un nouveau projet de loi déposé par Madame ZIMMERMANN pour étendre le dispositif à la Lorraine.

Michel HAGEGE

Mais est-ce que les transporteurs ne vont pas tout bloquer si on fait cela...

Claude GRESSIER

Ce que je dis simplement c'est que ce n'est pas une chose facile, c'est probablement à regarder aussi dans un cadre communautaire, c'est lié quelque part aussi à l'harmonisation de la TIPP sur le gazoil, c'es lié à plein de choses mais c'est une voie.

Autre voie : quid en zone urbaine et péri-urbaine ? on en a parlé tout à l'heure. Sur les autoroutes concédées les voitures particulières, les poids lourds paient un péage qui couvre pas mal de choses, dès que l'on se rapproche des villes ce n'est plus le cas, or c'est pourtant là qu'il y a les pollutions et les encombrements les plus importants. Alors que cela pose des problèmes d'équité, de redistribution, c'est tout à fait vrai ce n'est pas une raison pour le jeter aux oubliettes, cela mérite en tout cas une étude, Yves CROZET a fait d'excellents papiers sur le péage urbain et même sur la façon intelligente de l'introduire. C'est plus facile peut-être à écrire qu'à faire, je le reconnais volontiers même si les papiers sont excellents, cela mérite malgré tout que l'on regarde et que l'on s'interroge sur ces points là. Je voudrais poser une question au représentant de la Fédération des Travaux Publics : je vois effectivement les bienfaits de la concurrence, Monsieur LONGUET y a fait allusion tout à l'heure, de la concurrence et des montages financiers. Vu les résultats des appels d'offres sur les concessions autoroutières et en ce qui concerne le ferroviaires avec Perpignan/Figueras, c'est même tout à fait spectaculaire, cela fait faire des économies considérables à l'AFITF.

Jean GUENARD

Monsieur le Président j'allais juste dire que c'est là notre côté mécène et il n'est pas absolument certain qu'après la Galerie des Glaces on vous refasse tout le Château de Versailles...

Michel HAGEGE

Ce n'est pas vous c'est VINCI le Château de Versailles...

Jean GUENARD

Je parle au nom des entreprises.

Claude GRESSIER

Ma question est tout de même : les décisions prises par le Gouvernement- qu'a rappelé tout à l'heure Noël de SAINT-PULGENT et le Président LONGUET- est-ce, ne m'inspirent pas de crainte au niveau des financements parce que je pense que l'argent abonde actuellement dans le système bancaire, j'en ai un peu plus en matière de travaux publics. Est-ce que si on prend Tours/Bordeaux par exemple -c'est tout de même 5 milliards d'euros- même s'il y a une subvention je ne sais pas ce qu'elle sera, la plus faible possible mais qui ne devrait pas être négligeable des pouvoirs publics, il va tout de même falloir prendre le risque de construction sur un projet de cet ampleur, et une partie importante aussi du risque de trafic. Même si sur ce type d'infrastructure il y a possibilité d'avoir beaucoup de trafic, est-ce que l'on va avoir là une concurrence suffisante ? Il va falloir certainement que les pouvoirs publics fassent en sorte qu'il y ait une concurrence sur ce projet et sur tous les autres qui ont été cités, et ça c'est un point important si on veut effectivement que tout l'apport du secteur privé en termes d'efficacité soit au rendez-vous sur l'ensemble des infrastructures dont les appels vont être lancés dans les prochaines années, sous des formes diverses : contrats de partenariat, appels d'offres classiques ou délégations de service public.

Jean GUENARD

Alors deux mots sur les financements, l'argent existe en quantité phénoménale et il trouverait mieux à s'utiliser dans des investissements qu'à s'utiliser dans de la pure spéculation, c'est ma première remarque. J'ajoute d'ailleurs que sur ce sujet nous avons été, et vous êtes au premier rang pour le savoir, heureusement surpris de l'intérêt qu'ont manifesté les banques espagnoles et anglo-saxonnes sur Perpignan/Figueras, parce quelque part les banques françaises sont restées avec une espèce de syndrome du tunnel sous la Manche alors que cela n'a strictement rien à voir... Pour elles investir dans le ferroviaire c'est, c'était parce qu'elles sont entrain de changer d'avis et d'y revenir, mais c'était nécessairement synonyme de perte... En ce qui concerne la concurrence, je crois Claude que nous nous connaissons depuis assez longtemps pour pouvoir me permettre d'être impertinent en disant : c'est vraiment un réflexe d'Ingénieur des Ponts... Il vous suffit de regarder autour de vous pour voir qu'aujourd'hui ce qui est en train de se passer pour Rhin/Rhône montre que la concurrence est exacerbée. EDF est en train de voir la même chose sur un investissement comme FLAMANVILLE, qui au demeurant n'est pas à la portée de tout le monde ; il est à la portée de 2 ou 3 entreprises, et néanmoins il y a une réelle et vraie concurrence. Et sur des sujets pareils je n'oublie pas qu'il y aura des groupements et des regroupements, je n'oublie pas que je parle au nom de ma fédération et nous avons besoin d'y associer tout le monde y compris les PME, et ça on a montré qu'on savait parfaitement le faire parce que je vais reprendre mon petit exemple de Millau, je n'avais aucune obligation de faire travailler les locaux, autre qu'une obligation morale et un engagement qui avait été pris au moment où nous avons soumissionné, les retombées locales sur l'emploi et sur les entreprises locales, elles existent vraiment. Je pense donc qu'effectivement il va se créer une autre forme de concurrence et puis n'oublions pas qu'aujourd'hui il n'y a plus de frontières. La France est parfaitement ouverte. Les Allemands ne sont pas venus en France depuis des années, sauf par actionnariat de chacun mais le jour où ce type de projets va sortir il y aura à nouveau des groupements, il y aura d'autres entreprises européennes qui viendront. Cela relève d'une espèce de syndrome, quand vous voyez les niveaux de prix que l'on vous a fait sur A19 ou sur A41, vous devriez être rassurés de ce côté là, cela ne va pas durer autant que les impôts, ce n'est pas possible.

Gérard LONGUET

Juste deux remarques, la première c'est que je souscris totalement à l'observation de Jean GUENARD, on a dans le monde des liquidités considérables dont une partie significative cherche à s'investir dans des placements de long terme à rentabilité faible certes, mais d'une très grande stabilité. Quand je vois par exemple que des fonds de l'Emirat de DUBAÏ ont racheté des ports américains sur la côte Atlantique... Et je crois qu'à EIFFAGE vous avez titrisé les recettes de Millau ce qui est une façon de financer et de répartir à zéro. Alors c'est très intéressant parce que cela permet d'avoir un regard extérieur qui n'est ni celui des Ingénieurs des Ponts, ni celui des entreprises françaises des travaux publics, ni celui des hommes politiques, mais qui est celui d'investisseurs parfaitement objectifs qui se disent : est-ce que ce truc va me rapporter en 40 ans du 3 % en accompagnant la croissance mondiale ou la croissance de ce pays ? Je trouve que c'est un excellent baromètre de l'état de santé et de la confiance qu'inspire un pays, et on serait fou de se priver de ce type de financements. Je crois qu'aujourd'hui il y a de bonnes mécaniques de ce type de fonds. C'était ma première remarque, et à force de parler j'ai oublié ma deuxième remarque...

Non ce n'était pas sur la concurrence. Mais sur la concurrence je suis quand même un peu inquiet du fait qu'on a quand même que trois grands groupes... oui 4... capables de faire de très grands projets et, d'autre part, qu'il y a de véritables goulots d'étranglement, des blocages physiques. Tout à l'heure vous avez évoqué les coiffeurs c'est vrai que dans l'est j'ai vu de jeunes agriculteurs devenir l'espace de 2 ou 3 saisons conducteurs d'engins de travaux publics mais après, c'est un peu compliqué, on arrive quand même assez vite sur de grands chantiers à des butoirs techniques pour absorber sans inflation par les coûts, par la demande pardon, les capacités de transports.

Non ce n'était pas sur ce sujet...

Jean GUENARD

Ce type d'ouvrages en conception-construction le fait que l'ingénierie publique soit momentanément en déserrance parce qu'il va se passer un certain temps avant que les départements aient reconstitué la somme de savoir-faire qui était à l'Etat, fait que les ingénieries qui sont dans les entreprises vont pouvoir y suppléer, il y a plein de petits projets qui ont marché.

Gérard LONGUET

Ma dernière idée, j'y tenais quand même, c'est Claude GRESSIER qui me l'a soufflée à l'oreille dans son intervention : nous ne pourrons pas durablement en France -et là je prends à témoin les élus qui sont ici, parlementaires ou patrons de collectivités locales- continuer à vivre sur des routes qui ont la même fonctionnalité, les mêmes caractéristiques techniques avec des systèmes de financement fondamentalement différents et qui ne font pas appel à des règles de solidarité, on ne peut pas avoir un réseau de qualité autoroutière entièrement gratuit pour les uns, des autoroutes immédiatement payantes dès que vous sortez de la ville pour les autres, et un grand système autoroutier gratuit et d'ailleurs saturé en Ile de France là où les investissements sont les

plus coûteux, les plus indispensables et où leur insuffisance pénalise le développement économique, c'est également là où il n'y a pas de péages : c'est tout simplement absurde. Et qu'on le veuille ou non, on arrivera à des systèmes de péages virtuels, alors la seule chose que l'on puisse demander, c'est que l'on ne paye pas deux fois, c'est-à-dire que ceux qui payent d'une certaine façon, ne payent pas d'une autre mais je n'imagine pas que l'on ne tende vers une certaine forme de péréquation et d'égalité de coût des charges dans les grandes infrastructures, en particulier pour tout ce qui est transport commercial.

Michel HAGEGE

Y compris en Bretagne...

Gérard LONGUET

Y compris en Bretagne, nonobstant les amendements de Josselin de ROHAN dans le débat sur la décentralisation.

CONCLUSION

Michel HAGEGE

S'il n'y a pas d'autres interventions ? Je propose que Philippe DURON conclue ce séminaire.

Philippe DURON

Alors tout à l'heure le président GUENARD s'était inquiété de ne pas retrouver TDIE au début de notre réunion, je voudrais le rassurer et lui dire que même si Jacques OUDIN nous a quitté pour rejoindre une haute juridiction, Michel BOUVARD l'a remplacé depuis quelques mois et TDIE continue avec les mêmes ambitions, avec je crois le même dynamisme et nous voulons être à la fois au cœur des réflexions sur les infrastructures, sur les politiques de transport dans les années à venir comme nous l'avons été dans les années passées. Depuis quelques années, depuis 2001 nous nous sommes efforcés de réfléchir à la fois sur les... de comparaison européenne avec 10 pays de l'Union, lancée avec DEXIA voici 1 an ½ et qui a été menée à bien sous le contrôle de notre Comité Scientifique présidé par Michel SAVY.

Aujourd'hui et pendant cette période nous avons beaucoup milité pour un financement pérenne des infrastructures, un financement pérenne avec des fonds dédiés. Nous avons accueilli avec beaucoup d'espoir la démarche engagée par Gilles de ROBIEN, la création de l'AFITF, le fait de réserver les dividendes des sociétés autoroutières au financement des infrastructures, cette solution n'a pas été reprise par le Gouvernement, nous l'avons déploré ; C'est un fait, nous n'allons pas ici continuer à regretter éternellement ce qui n'existe plus, d'où l'intérêt de ce séminaire pour regarder quels sont demain les besoins et quels sont les façons de les financer.

Pour les besoins, nous allons poursuivre le travail que nous avons initié dès la création de TDIE et réactualiser le travail que nous avons engagé en 2002 et avec l'Association des Régions de France et l'Association des Départements de France et notamment avec Yves KRATTINGER. Nous allons actualiser l'étude de 2002, faire en sorte que nous soyons en capacité d'intégrer de nouvelles données et notamment les données ferroviaires qui n'étaient pas prises en compte ou insuffisamment prises en compte dans le précédent recensement.

Et puis aujourd'hui j'ai constaté, j'ai entendu l'ensemble des pistes que vous avez évoquées. Le Professeur CROZET a posé la question de savoir si l'intervention publique, l'intervention de l'Etat était encore une intervention possible et s'il n'y avait pas la nécessité de rechercher un financement qui reposait entièrement sur les usages, sur les usagers, sur la tarification. Le débat a montré que si cette proposition était, j'allais dire, féconde, elle n'était pas entièrement partagée. On a vu que Michel BOUVARD, on a vu que Gérard LONGUET considéraient que l'intervention publique était toujours nécessaire. Sans doute faut-il mieux partager le financement entre le contribuable et l'utilisateur, qui sont parfois d'ailleurs les mêmes et vous avez évoqué, listé toute une série de ressources possibles pour le financement des infrastructures, qu'il

s'agisse de ressources assez classiques : l'impôt, la redevance, le péage, le péage bien sûr interurbain mais aussi le péage urbain et nous avons vu Claude GRESSIER rappeler deux des exemples qui pouvaient être pris en compte, un péage urbain lyonnais mais un péage urbain aussi londonien. Gérard LONGUET parlait d'un péage virtuel dans les zones urbaines, moi je ne suis pas sûr que ce soit la meilleure solution. Le péage virtuel est plutôt incitatif à l'usage des infrastructures alors que le péage urbain est plutôt de nature, lui, à dissuader un certain nombre d'usagers et à provoquer un transfert modal vers des moyens de transport en commun qui pourraient limiter la congestion et faire en sorte que l'on soit, en matière de transport, sur des équilibres qui soient plus respectueux de l'environnement. Vous avez évoqué, et Noël de SAINT-PULGENT l'a fait avec la compétence qui est la sienne et le talent qui est le sien, la DSP mais aussi le contrat de partenariat dont on voit bien qu'ils sont aujourd'hui encore balbutiants dans notre pays, alors qu'en Grande Bretagne ils permettent de financer plus de 10 % des infrastructures de transport. Il y a certainement là à travailler, il y a une acculturation à faire de nos experts, de nos élus mais également pour que l'on puisse mieux se servir de ce mode de financement.

Ensuite il y a eu des sujets qui ont été évoqués par Yves KRATTINGER qui consistaient à dire, peut-être, il faut que nous allions vers le retour à la puissance publique avec une partie des plus-values réalisées grâce à la valorisation du territoire. J'ai le souvenir du dernier Congrès mondial de la Route à DURBAN, il y a maintenant deux ans : dans un atelier que j'avais suivi, des Hollandais avaient évoqué l'histoire d'une infrastructure, d'une route de pénétration urbaine dont le projet datait de 1932 et qui n'avait jamais pu être réalisé jusqu'au milieu des années 90, période à laquelle on a combiné une grande opération d'urbanisme avec le financement de cette infrastructure. Cela avait été la seule solution, compte-tenu des coûts du foncier et du coût de modification, je dirai d'expulsion d'un certain nombre d'acteurs du tissu urbain, pour réaliser cette infrastructure. Sans doute, et notamment en milieu urbain, faut-il explorer ces pistes.

Alors je voudrais terminer sur trois petits points.

Tout d'abord on a évoqué, également, le Contrat de plan Etat/Région et vous ne comprendriez pas qu'un Président de Région n'en dise rien. Moi je voudrais dire à Michel VERMEULEN que, comme a pu le dire mon ami Bernard SOULAGE, qu'il y a effectivement un très bel effort de présentation du document, qu'il est très politiquement correct, dans la mesure où il reprend un certain nombre de principes avec lesquels on peut tous être d'accord : l'adéquation du contrat de plan avec les politiques européennes, l'adéquation temporelle et une adéquation thématique, ça c'est très positif. Il reprend aussi, j'allais dire qu'il s'appuie sur le couple Etat/Région, même si on peut regretter que l'on ne reconnaisse pas la Région comme chef de file des partenaires territoriaux, et je vis les choses dans mon département, où l'Etat souhaite devenir le chef de file du partenariat de demain. Le document évoque les modes de transport de façon plurielle même s'il ne parle plus de la route et ça, je crois que dans de nombreuses régions c'est tout à fait dommageable et notamment dans les régions qui n'ont pas l'alternative ferroviaire pour faire face à l'irrigation du territoire. Là, c'est probablement très dommage, et dans un avis de TDIE nous critiquons ce point de vue et puis le document ne parle plus de péréquation. Enfin je dirai que la disparition du « plan » me semble dommageable parce que le plan c'est aussi une façon de s'inscrire dans le long terme. Et je crains que si l'Etat ne reprend plus la notion du long terme, cette dimension ne puisse disparaître complètement. En matière d'infrastructures, on ne peut rien faire si l'on ne s'inscrit pas dans la durée. Voilà donc quelques remarques sur ce sujet.

Sur les fonds européens, j'ajouterais à l'évocation des fonds transport évoqués par Michel, le profond regret pour les collectivités territoriales, pour les régions, consécutif à la réduction des fonds structurels, même s'ils ne jouent pas forcément sur les plus grandes infrastructures de transport. Et surtout, ce sont les plus petites régions qui sont les plus pénalisées dans la redistribution des fonds structurels puisque la baisse de ces fonds pour les grandes régions c'est de l'ordre de 20 à 23 %, pour les petites régions c'est de l'ordre de 30 à 33 %, la miennne c'est 33 à 49 %, c'est-à-dire que c'est vraiment, j'allais dire, une pénalisation considérable.

Enfin je terminerai sur les marges de manœuvre. Tout à l'heure, Michel a évoqué, je dirai de façon courageuse, une des marges de manœuvre possible qui était au plan européen, de s'interroger sur la redistribution entre l'agriculture et les autres politiques européennes. Je pense qu'au plan national on peut s'interroger aussi, où sont nos marges de manœuvre ? Peut-être aussi la productivité de l'Etat, peut-être aussi les politiques de défense, la situation géopolitique du monde a changé, les questions de défense ne se posent plus comme à l'époque de la Guerre froide. Peut-être ici et momentanément avons-nous aussi quelques marges de manœuvre.

Voilà comment je conclurais cette réunion, en espérant qu'elle vous a apporté des pistes de réflexion et en vous assurant que TDIE, dans les semaines qui viennent, dans les mois qui viennent, continuera à travailler sur ces questions. Le grand travail de 2006 va être une plateforme politique à proposer aux différents candidats et aux différentes formations avant les élections présidentielles, parce que ce qui nous a consterné en 2002 c'est de voir qu'aucune des grandes formations, aucun des grands candidats aux élections présidentielles n'avait fait des questions de transport des points centraux de leur plateforme politique.

Merci à tous.