



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2005/7
20 décembre 2004

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS ET ANGLAIS
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Soixante-septième session 15-17 février 2005,
point 10(d) de l'ordre du jour)

TENDANCES ET ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

**Études entreprises par d'autres organisations sur
l'économie des transports et le coût des infrastructures**

Transmis par la Conférence Européenne des Ministres des Transport (CEMT)

Note : Le présent document est reproduit tel qu'il a été reçu.

* * *

CONCLUSIONS DU 16ÈME SYMPOSIUM INTERNATIONAL DE LA CEMT :

**« 50 ANS DE RECHERCHE EN ÉCONOMIE DES TRANSPORTS :
L'EXPÉRIENCE ACQUISE ET LES GRANDS ENJEUX »**

Budapest, 29-31 octobre 2003

Du 29 au 31 octobre 2003, la CEMT a organisé à Budapest son 16ème Symposium International sur le thème « 50 ans de recherche en économie des transports : l'expérience acquise et les grands enjeux ». Plus de 300 personnes ont participé au Symposium de la CEMT où furent débattues des questions telles que le lien entre la croissance des transports et la croissance de l'économie, les possibilités de déréglementation du secteur des transports ou plus exactement la complémentarité ou substituabilité de la réglementation et de la concurrence et le lien entre les transports et la durabilité environnementale.

Les quelques lignes qui suivent fournissent un résumé des débats qui ont eu lieu au cours du Symposium.

1. TRANSPORT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE : QUELLES INTERDÉPENDANCES ?

La première question qui fut soulevée au cours du Symposium est celle de l'effet des investissements majeurs en infrastructures de transport sur le développement économique.

1.1. Les investissements en infrastructures de transport, facteurs de croissance ?

1.1.1. Au niveau global

Il est indéniable que tout nouvel investissement important dans les infrastructures de transport a un effet sur la demande globale qui s'adresse à l'économie. A cette hausse de la demande globale correspond une augmentation de l'offre globale et donc de la production. Pour répondre à cette élévation de la production, les employeurs vont embaucher des salariés, ce qui contribue à verser un surcroît de salaires qui sera à son tour dépensé. A ces dépenses nouvelles correspond un nouveau surcroît de production, de salaires mais aussi d'investissements pour faire face à la demande nouvelle. Le mécanisme qui vient d'être décrit est celui du multiplicateur d'investissement souligné par Keynes qui veut qu'une dépense nouvelle engendre des revenus supplémentaires qui seront à leur tour transformés en dépenses de consommation et d'investissement, contribuant à accroître la production en chaîne.

Le Symposium n'a pas nié la validité de ce raisonnement lorsque l'on l'applique à des projets infrastructurels importants. Toutefois, plusieurs nuances méritent d'être apportées. D'une part, il n'est pas sûr que les dépenses en infrastructures de transport soient le domaine de dépense qui crée le plus d'effets induits. D'autres types de dépenses sont susceptibles d'avoir un effet tout autant voire plus significatif en terme d'accroissement de la production et donc de créations d'emplois. Il s'agit d'une réserve que l'on doit toujours avoir à l'esprit. D'autre part, si l'accroissement de dépenses pour financer l'investissement se traduit par un déficit budgétaire, le recours à l'emprunt pour financer la dépense viendra en concurrence d'autres emprunteurs qui se verront évincés ou qui devront se financer à un taux supérieur. On trouve là une contradiction de la théorie qui néglige le fait que le déficit se traduit par une hausse des taux d'intérêts à long terme. Il est possible que le budget de l'État soit équilibré, auquel cas cette objection perd de son ampleur.

Enfin, notons que le recours à l'emprunt pour financer l'investissement fait reposer sur les générations futures le remboursement de la dette : on améliore certes la situation à court terme sur le front de l'emploi, mais au détriment d'une telle amélioration à long terme.

Ces différents aspects ont été rappelés au cours du Symposium et qui font que l'investissement en infrastructures de transport pour soutenir la demande doit être utilisé avec certaines précautions dont celle d'avoir un budget équilibré pour les dépenses de l'État à un niveau global et de s'assurer que l'investissement en transport est l'emploi le plus opportun de ressources.

1.1.2. Au niveau local

L'investissement en infrastructures de transports est-il propre à amener le développement local ? Sur ce point, il ne faut jamais oublier que les infrastructures de transport sont à double sens : elles exportent la concurrence tout autant qu'elles l'importent. Des industries régionales peuvent être fragilisées par ce nouveau vent de concurrence et trébucher de ce fait. C'est uniquement en fonction de la capacité des industries régionales à tirer profit de nouvelles

opportunités que la main-d'œuvre régionale peut escompter une amélioration de sa situation. En fait, c'est de la capacité d'une région à mobiliser ses compétences comme la recherche-développement, à mobiliser les sources de financement, à asseoir le fonctionnement local par des services administratifs compétents, qu'une région peut extraire des bénéfices d'une nouvelle offre de transport. Cette dernière en diminuant le coût généralisé du transport permet d'accroître l'aire de marché des industries locales, mais ceci est vrai en tout point d'accès à la nouvelle infrastructure. On a pu constater par exemple que les industries s'installent à proximité des bretelles d'accès aux autoroutes. Ainsi, lorsqu'un nouveau tronçon important est ouvert, un effet d'attraction peut être attendu. Mais, là encore, il peut s'agir d'entreprises qui déménagent pour profiter de nouvelles opportunités : il n'y aura bénéfice net que si les gains économiques permis par la nouvelle infrastructure se traduisent par un accroissement de productivité pour l'économie dans son ensemble. Dans le cas contraire, il est possible que les bénéfices d'une région soient amoindris par les pertes d'une autre.

Il ne faut non plus négliger le fait que de nouvelles infrastructures induisent une mobilité supplémentaire, c'est le phénomène de mobilité induite. Dans la mesure où les pouvoirs publics en Europe partagent un objectif de durabilité environnementale, la question plus globale qui se pose est celle du découplage de la croissance des transports de celle de l'économie. Ce découplage n'est certainement pas favorisé par de nouvelles infrastructures.

1.2. Le découplage ne va pas de soi

1.2.1. Les facteurs de croissance des transports de marchandises

En transport de marchandises, la mondialisation et la globalisation des économies sont un puissant facteur d'accroissement des échanges internationaux. L'interconnexion des marchés et l'information à l'échelle du globe que permet Internet sont à l'origine d'une croissance des échanges planétaires. L'insertion dans l'économie mondiale est recherchée pratiquement par tous les pays quel que soit leur niveau d'avancement économique. Il en résulte que les transports internationaux croissent plus vite que les transports nationaux, les distances moyennes de transport ayant tendance à s'accroître. Un autre phénomène est que le transport de transit augmente lui également.

A l'échelle de l'Europe, la fin du communisme et l'élargissement correspondent à un gonflement sans précédent de l'investissement direct étranger au sein des nouveaux pays membres de la CEMT. Cette nouvelle division du travail implique une multiplication des échanges internationaux. Or, l'essentiel de ces échanges passe par la route. Ce sont les transports routiers de marchandises qui ont bénéficié de la nouvelle donne en Europe. Plus flexibles, de meilleur niveau qualitatif et répondant parfaitement aux aspirations des chargeurs, les transports routiers de marchandises ont accaparé la croissance des échanges. Une telle évolution apparaît irréversible à court terme. Ce qui est valide à l'échelle de l'Europe se retrouve à hauteur des pays où se sont les transports routiers de marchandises qui gagnent des parts de marché sur leurs concurrents. Ceci fait que parler de découplage des transports en voulant dire que les transports pourraient croître moins vite que l'économie paraît très difficile voire impossible dans un contexte réglementaire, fiscal et institutionnel inchangé.

Plus loin dans le débat au cours du Symposium, des possibilités d'action à partir de la tarification ont été évoquées, elles figurent sous le point 3.2. dans ce document. Elles reposent sur les moyens de faire gagner en productivité les transports. Remarquons que dans les PECO, la nouvelle donne économique s'est traduite par une décroissance des transports de marchandises ;

la rationalisation des processus de production y contribuant. Dans le même temps, la route a gagné des parts de marché très importantes sur ses concurrents : il y a donc eu une forme de découplage, mais peut être pas avec de moindres nuisances environnementales globales.

Il est important de relever l'évolution dans les PECO, car si l'on a pu avoir un découplage absolu de la croissance des transports par rapport à celle de l'économie, il n'a été possible d'avoir un découplage relatif des nuisances environnementales qu'avec des véhicules de moindre niveau d'émissions environnementales. S'il apparaît pas possible d'infléchir la répartition modale à court terme, le découplage absolu peut s'obtenir par un meilleur niveau de productivité de l'architecture du système des transports et le découplage relatif par une meilleure technologie.

1.2.2. Les facteurs de croissance des transports de voyageurs

En transport de voyageurs, le Symposium a mis en lumière que le domaine des perceptions et de l'héritage culturel conditionne fortement les comportements. Or, nous avons façonné un environnement favorable à la voiture particulière et celle-ci est valorisée dans les représentations collectives. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que l'on constate un accroissement régulier de la motorisation et un phénomène de multimotorisation des ménages. Agir sur ces éléments suppose de vaincre des résistances. Le Symposium a évoqué le moyen d'y parvenir à propos de la tarification et de l'exemple de tarification de la congestion à Londres. On en trouve le reflet dans le point 3 de cette synthèse sommaire des débats. Auparavant, furent discuté au cours du Symposium les interdépendances entre concurrence et réglementation.

2. CONCURRENCE ET RÉGLEMENTATION : SUBSTITUABLES OU COMPLÉMENTAIRES ?

2.1. Substituables

Le Symposium a pris note de différents exemples de déréglementation du secteur des transports de par le monde développé. En matière de transport aérien, ces changements réglementaires ont permis d'abaisser les tarifs d'au moins 50 % par le renforcement de la concurrence et l'apparition de nouvelles entreprises. En matière de transport de fret, le renforcement de la concurrence à l'intérieur du secteur routier a permis d'engranger par exemple en Irlande une réduction des prix pratiqués supérieure à 40 %. Les experts sont unanimes à reconnaître que l'introduction de plus de concurrence sert les intérêts des consommateurs sur les routes les plus fréquentées. C'est d'ailleurs pour servir l'intérêt du consommateur final qu'un mouvement de déréglementation des secteurs de base, et plus particulièrement des transports, a vu le jour. Il s'est accompagné d'une diversification de l'offre, chaque entreprise cherchant à affirmer sa singularité et à se différencier de ses concurrents. Ainsi, non seulement les services ont été moins chers, mais l'éventail de choix s'est accru. En parallèle, le renforcement de la concurrence sur différents segments des marchés a poussé les entreprises à chercher des gains de productivité. Les firmes en concurrence sont ainsi devenues plus efficaces, l'économie dans son ensemble y gagnant un surcroît de compétitivité.

Les nombreux exemples cités au cours du Symposium permettent d'affirmer qu'il est possible de faire reculer l'économie administrée et que cela se fait dans la plupart des cas au bénéfice du consommateur final. Néanmoins, les experts n'ont pas unanimement affirmé au cours du Symposium que l'on était gagnant dans tous les cas de figure et, ce, de manière absolue. En outre, il reste au sein des secteurs déréglementés un rôle pour les pouvoirs publics ne serait-ce que pour encadrer le secteur. A ce titre, concurrence et réglementation sont complémentaires.

2.2. Complémentaires

2.2.1. Les zones peu denses

Si, sur les routes fréquentées, il ne fait pas de doute qu'un surcroît de concurrence est positif, pour ce qui concerne les zones peu denses et les marchés étroits, l'évolution est moins convaincante ou suscite des débats. Dans le cas du transport aérien entre des zones à faible attractivité, dans certains cas, il y a eu disruption des services, dans d'autres cas les gains organisationnels ont permis de maintenir les services mais avec des avions de plus petite taille. En matière de transport public urbain par bus, au Royaume-Uni, l'évolution d'ensemble suscite beaucoup de critiques mais le niveau de subvention est drastiquement inférieur après déréglementation. Ainsi, il semblerait que le niveau de service ne peut être maintenu qu'avec des subventions là où la dynamique d'innovation due à la déréglementation n'est pas conforme aux attentes.

2.2.2. Les firmes acteurs principaux

Une constante de la déréglementation qui semble vérifiée est la tendance à la concentration des secteurs considérés. Il est possible que les baisses de prix concédées excèdent les gains de productivité effectivement réalisables, auquel cas, les secteurs considérés connaissent des défaillances d'entreprises et un mouvement de concentration qui a fait dire à certains experts du Symposium que l'acteur principal n'est pas le marché mais les firmes. De la concurrence, on passerait à des formes de marché oligopolistiques et l'on peut dire qu'une telle évolution a été constatée dans bien des secteurs soumis à déréglementation. Cette question soulève celle de l'importance de la régulation et donc celle du régulateur en personne.

2.2.3. Le rôle du régulateur

Veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus de position dominante, que tous les consommateurs soient servis équitablement, qu'il n'y ait pas extraction d'une rente de situation au détriment des usagers finals, que les asymétries d'information n'aboutissent pas à une quasi-situation de rente du monopole, assurer la continuité et la disponibilité du service en tout point, s'assurer que la recherche technologique peut être amortie, veiller à une rentabilité normale des capitaux, maintenir un état du secteur proche de celui de la concurrence, etc. Les tâches d'un régulateur sont nombreuses et de première importance. Le Symposium a rappelé quelques unes des exigences de base à cet égard. Tout d'abord, le régulateur doit être indépendant des pressions politiques. Ceci est toutefois plus facile à affirmer qu'à mettre en œuvre : le régulateur ou plus précisément la personne qui l'incarne doit être nommé. L'est-il par le Premier Ministre ou par le Parlement ? A qui doit-il rendre des comptes ? Une façon d'assurer son indépendance est de le nommer pour un terme supérieur à la législature. Toutefois, ceci n'assure pas une indépendance absolue. Le Symposium a pris note du fait qu'il était clair que dans ce domaine, la réflexion a besoin de progresser.

Les missions du régulateur devraient être précisées par la Constitution pour qu'il ne puisse pas faire l'objet de pression et d'infléchissement de sa ligne d'action.

Il faut également que le régulateur ne puisse pas être capté par l'industrie qu'il régule. C'est à ce propos que les asymétries d'information jouent un rôle. Si le régulateur n'a pas la capacité d'expertise adéquate pour prendre de la hauteur face à une activité de lobbying inévitable de la part de l'industrie, il ne sera pas en mesure d'évaluer les situations en toute objectivité. Les

experts du Symposium ont affirmé que le régulateur ne devrait pas trop être décentralisé en direction de l'industrie qu'il régule pour éviter les phénomènes de capture et pour pouvoir appliquer à son secteur des enseignements de l'expérience d'autres secteurs. C'est le concept de « Yardstick competition ».

Au niveau du contenu des liens entre le régulateur et l'industrie, les contrats entre les parties ne devraient pas porter sur un terme trop long pour éviter de figer le secteur sur une période durable. De plus, les contrats doivent laisser la place à l'innovation qui est le ferment des progrès. Les accords risquent en effet d'enfermer les parties dans des situations qui ne correspondent plus au degré d'innovation technologique ou aux changements conjoncturels ou structurels sur les marchés. La réglementation d'un secteur comme les transports devrait être conçue pour s'affranchir des frontières, étant donné la forte internationalisation du transport, et tirée par la technologie, compte tenu des progrès enregistrés dans ce domaine. A certains égards, les participants du Symposium ont attiré l'attention sur la possibilité d'avoir des régulateurs européens, puisque à cette échelle, les notions de frontière ont de moins en moins de sens.

Enfin, il est à noter que le régulateur doit pouvoir financer son travail à partir des ressources de l'industrie, là également pour le mettre à l'abri des pressions politiques et garantir son indépendance.

Cette réflexion d'ensemble sur le rôle des pouvoirs publics a été étendue au cours du Symposium à un autre champ d'analyse, celui de la durabilité environnementale.

3. LA DURABILITÉ DES TRANSPORTS

3.1. Le rôle du partage modal

Infléchir le partage modal en faveur du rail est une constante préoccupation de la politique européenne, plus particulièrement en matière de transport de marchandises, depuis plus de 30 ans. C'est aussi l'histoire d'une déconvenue. Par exemple, entre 1980 et 2000, pour les anciens pays membres de la CEMT, la part de marché du rail est passée en moyenne de plus de 25 % des transports terrestres à moins de 15 %. Malgré ce démenti flagrant des faits, les hommes politiques continuent parfois à fixer des objectifs de croissance de la part modale du transport ferroviaire.

Ce faisant, la motivation des hommes politiques repose sur l'analyse selon laquelle le bilan environnemental des transports ferroviaires est supérieur au bilan environnemental du même transport par la route. Or, cette analyse est et sera de moins en moins valide : les progrès technologiques sur les véhicules lourds routiers et la progression du degré d'exigence pour l'homologation des véhicules sont tels qu'il apparaîtra clairement que les véhicules routiers par rapport à une traction ferroviaire diesel sont plus protecteur de l'environnement. Si la traction ferroviaire est électrique, l'on doit se poser la question de l'origine de l'énergie électrique : si cette origine est thermique, le bilan en terme d'effet de serre n'est pas forcément favorable au fer, et si l'électricité est d'origine nucléaire se pose la question de la gestion des déchets. Aussi, les participants au Symposium ont insisté sur le point qui consiste à dire que le bilan environnemental d'une traction ferroviaire, s'il est encore positif par rapport à la route, ne le sera pas nécessairement dans l'avenir.

Le bilan environnemental apparaissant ne plus privilégier un mode par rapport à l'autre, il y aura de moins en moins de fondements à l'avenir à s'attacher à la part modale du chemin de fer. Très explicitement, il a été affirmé au cours du Symposium que la part modale ne devrait pas être

un sujet de préoccupation. Ce qui ressort plus clairement, c'est la nécessité d'allouer les coûts des prestations ferroviaires et segmenter les marchés pour ne conserver une offre que sur les marchés porteurs. Le chemin de fer n'a pas vocation à avoir une offre universelle, mais comme tout prestataire de service sur un marché compétitif, celui du transport de fret, il doit se concentrer sur les produits qui sont rentables. Cette question de la rentabilité est délicate, car étant donné la structure de coûts décroissants du fer, une tarification au coût marginal laisse transparaître des pertes. Il est donc difficile d'affirmer de manière abrupte que seuls les services rentables sont opportuns. Néanmoins, il est possible d'isoler les principaux foyers de pertes et de s'en extraire.

S'il n'est pas opportun de s'attacher à un certain partage modal, une question demeure valide, celle de l'influence de prix de transports différents sur l'évolution des modes. L'exemple de la route et de péages de congestion a été considéré au cours du Symposium.

3.2. Le rôle de la tarification

3.2.1. *L'exemple de Londres et ses enseignements*

Le symposium a surtout mis en évidence le rôle que des prix de transport, plus appropriés en regard des coûts environnementaux et de congestion, peuvent jouer. L'exemple de la tarification de la congestion récemment introduite à Londres a suscité beaucoup d'attention. Le tarif mis en place à Londres (5£) pour la zone centrale a réduit l'utilisation de la voirie par les voitures particulières de 15 environ. Les grands gagnants de cette évolution ont été les services de bus et leurs usagers qui ont pu se déplacer en plus grand nombre et plus rapidement. Il est en revanche plus difficile d'estimer l'impact sur le commerce de détail, la zone centrale de Londres ayant semble-t-il subi une désaffection qui peut n'être que temporaire. Il est clair que la réduction de la congestion a été supérieure aux attentes des pouvoirs publics, ceci faisant que les revenus extraits du schéma sont inférieurs à ce qui était escompté. Le principal enseignement de cette expérience est que les trafics sont plus élastiques aux tarifs qu'entrevus initialement. Ceci laisse la possibilité d'infléchir effectivement l'évolution des transports par des tarifs appropriés. L'on manque d'une telle pratique, même si la théorie à ce sujet est particulièrement développée. Le principal obstacle à une diffusion plus grande du rôle de modérateur que les prix peuvent jouer est l'acceptabilité par les citoyens d'une telle tarification. Identifier les gagnants et les perdants d'une stratégie visant à faire jouer un plus grand rôle à des prix incitatifs est un enjeu majeur. Les effets redistributifs d'une tarification adéquate sont certainement régressifs, mais avec une politique d'ensemble visant à développer les moyens alternatifs et portant attention à toute une panoplie de moyens interdépendants pour contrer ces effets, il est possible de gagner sur pratiquement tous les tableaux.

A propos de cet exemple, il a été affirmé que mesurer le coût de la congestion en prenant pour référence des niveaux de circulation fluide n'a pas de sens : il existe un niveau optimal de congestion socialement désirable. C'est celui qui égalise l'utilité supplémentaire de l'utilisateur marginal avec le niveau de coût engendré par son déplacement. De même, les revenus engendrés par un péage de congestion sont l'expression monétaire des gains de temps. On ne peut pas donc comptabiliser en double les gains de temps et les ressources dégagées. Il n'en demeure pas moins vrai que des péages de congestion peuvent amener une diminution de la congestion, une baisse des atteintes environnementales tout en générant des ressources. On peut être gagnant sur tous les tableaux, si une stratégie d'ensemble est mise en place visant à compenser les effets régressifs sur la distribution des revenus. Ceci peut être assuré en réinvestissant les revenus dégagés dans les transports publics permettant aux individus les moins aisés de se déplacer, sans avoir recours à la voiture particulière devenue particulièrement coûteuse.

Un péage de congestion va-t-il renforcer la centralité des zones urbaines ? Si un tel péage de congestion est appliqué sur toute l'agglomération, aucune zone n'est favorisée et les mouvements seront plus coûteux sur toute l'agglomération. Cela pourrait bien renforcer la centralité, étant donné également que la qualité de vie sera supérieure avec le péage de congestion dans toute la ville. S'il s'agit d'un péage de cordon, on peut redouter que sans mesures d'accompagnement, la zone à péage sera progressivement désertée. L'habitat et les activités économiques pourraient migrer en périphérie, là où les transports publics ont des difficultés très importantes à servir des franges conséquentes de la population.

Le niveau optimal de tarification n'a pas été explicitement discuté au cours du Symposium, si ce n'est pour affirmer qu'il devrait être basé sur le coût marginal social. Face à l'argument qui prétend qu'il est difficile d'évaluer un tel coût et qu'il varie dans le temps et l'espace, les participants au Symposium ont fait valoir, d'une part, que le prix d'un bien n'est lui-même pas le même en tout point, -- il subit des variations --, et que, d'autre part, les progrès de l'électronique permettront à plus ou moins brève échéance de calculer et d'imputer au plus juste les coûts engendrés.

On peut également imaginer qu'en transport de marchandises l'on fasse jouer un rôle plus grand à des prix de transport qui intègrent les nuisances environnementales et la congestion. Mais, de tels principes pour être appliqués à une activité se déployant sur tout le territoire européen nécessitent précisément la perspective européenne, entre autres mais pas seulement pour des questions d'interopérabilité. Gagner en efficacité économique en faisant jouer aux instances internationales pleinement leur rôle est un enjeu majeur du contexte actuel.

3.2.2. Les redevances d'usage comme instrument d'efficience

Si tous les coûts sont imputés à ceux qui les occasionnent, on gagnera en efficacité économique, car l'on évitera une surconsommation de transports. C'est pourquoi certains experts du Symposium ont fait valoir que la vérité des prix était un instrument d'efficience de l'économie dans son ensemble et ne la contrariait pas. Ce n'est en effet pas parce que les coûts externes ne sont pas mesurés et imputés qu'ils n'occasionnent pas de dommages à l'économie. En réintégrant ces coûts dans la sphère de décision des différents acteurs, en les rendant perceptibles --, on gagnera certainement en efficience. C'est pourquoi, le découplage par la tarification ne contredit pas la croissance économique, même si certains experts ont affirmé un avis plus traditionnel, selon lequel tout renchérissement du transport porterait atteinte à la division internationale du travail. Pour les autres, il n'est pas souhaitable que cette division soit subventionnée à partir de prix de transport défectueux.

3.2.3. Des redevances d'usage pour un service de base

Les progrès de l'électronique couplés au GPS permettent d'imaginer que sous peu il sera possible de mettre en place des redevances d'usage de la route qui correspondent au coût marginal social d'emprunt de cette dernière. Avec des infrastructures congestionnées, on dégagera nécessairement un financement en faveur de la construction de nouvelles infrastructures sur les itinéraires les plus empruntés. On peut de ce fait également imaginer une tarification en deux parties dont une pour la couverture des coûts fixes d'infrastructure et une partie variable correspondant aux coûts marginaux. Dès lors, la route financerait d'elle-même ses coûts. Il en résulte l'idée qui a émergé au cours du Symposium de considérer la route comme un service de base qui autofinancerait sa maintenance et son développement. Dans la plupart des pays développés, les ressources dégagées de la route dépassent les besoins de financement pour sa

maintenance et son développement, mais tel n'est pas le cas partout et notamment au sein des nouveaux pays membres de la CEMT où les besoins de maintenance sont considérables. Considérer la route comme un service essentiel de base au même titre que l'eau ou l'électricité et lui réaffecter, en rompant l'unicité budgétaire, les ressources qu'elle dégage est une possibilité d'évolution que le Symposium n'a pas tenu pour négligeable. En cas d'excédent de recettes par rapport aux dépenses, cet excédent pourrait trouver, comme emploi, l'affectation qui maximise la rentabilité socioéconomique des capitaux dégagés. En tout cas, tel fut l'un des points de vue émis au cours du Symposium.

Dans cette perspective, la question des partenariats public-privé pour le financement et la construction des voies majeures a été soulignée. Il a notamment été montré au cours du Symposium que le surcroît de subventions nécessaire au financement des projets les moins rentables n'est pas beaucoup plus élevé dans le cas de la participation du secteur privé que de celle du secteur public. Si l'on y ajoute le fait que le secteur privé est généralement plus efficace dans la conduite de l'opération et donc moins coûteux, il n'est pas étonnant que le secteur privé soit sollicité pour la réalisation de projets à faible taux de rendement interne. C'est vraisemblablement cette solution elle-même qui est la plus efficace.

4. CONCLUSIONS

Les possibilités qu'offrent les péages électroniques couplés au GPS sont telles que des prix de transport proches de l'optimum environnemental et socioéconomique sont envisageables. On peut affirmer que l'économie n'en pâtirait pas, même si des compensations sont à prévoir pour les régions distantes dont l'accès au centre serait plus coûteux. On parviendrait à découpler économiquement le transport de la croissance d'ensemble, tout en accentuant cet effet par les progrès technologiques que des normes appropriées diffuseraient dans l'économie. La congestion serait également combattue en même temps que l'on dégagerait les ressources propres au maintien et au développement des infrastructures. Isoler les infrastructures routières du budget général pour leur allouer, au même titre qu'un service de base, les ressources que l'on en extrait paraît être un changement majeur à favoriser. Sur tous ces points, la dimension européenne est omniprésente comme elle le fût au cours du Symposium, lorsque furent discutées les attributions d'un régulateur modal ou propre aux transports. La déréglementation ne peut en effet être perçue comme une panacée, et c'est bien par l'échange d'expériences que des solutions imaginatives et cohérentes peuvent être trouvées.
