

COOPERATION INTERNATIONALE ET INDUSTRIE DU MATERIEL

L'importance du matériel de transport dans les échanges internationaux justifie une réflexion spécifique dans l'intérêt de notre commerce extérieur mais aussi pour que notre pavillon puisse profiter de matériel toujours plus performant et compétitif. En plusieurs circonstances l'attention a été attirée sur la nécessité de tirer un meilleur parti des moyens humains et financiers de la coopération technique et de mieux coordonner les différentes actions, il avait en particulier été suggéré d'étendre géographiquement le champ de notre intervention (ou de l'intensifier) notamment vers l'Asie et l'Amérique latine et de prendre en compte la totalité de la chaîne de transport. Ces différentes propositions n'ont pratiquement pas connu de suites concrètes. Il s'agit pourtant d'un point essentiel si nous voulons rendre plus cohérents notre politique de coopération et nos objectifs d'exportation.

Dans ce sens il avait semblé indispensable de mieux coordonner l'action (sans préjuger des formes juridiques) différents organismes de coopération (notamment OFERMAT-SOFREMAIL ET SOFRETU) afin de mieux articuler les interventions effectuées sur fonds publics et celles de nature plus commerciale et cela dans une approche intermodale.

Pour une coopération technique et commerciale

Il ne s'agit pas seulement d'envisager des modifications d'ordre structurel mais aussi de changer les comportements. De ce point de vue il importe d'éviter les faux débats entre stratégie de coopération et stratégie commerciale; en effet la coopération a essentiellement pour objet d'aider au développement des pays partenaires y compris si l'un des pays peut pendant une période être davantage bénéficiaire que l'autre.

La coopération ne doit donc pas exclure les préoccupations économiques réciproques, de même que les stratégies commerciales doivent intégrer les aspects de développement. A long terme il y a de toute façon convergence entre deux types de logiques encore aujourd'hui trop souvent systématiquement opposées.

Certains organismes ont montré leurs insuffisances et il serait sans doute temps de stopper un tel gaspillage de moyens. Cela supposera que soient surmontées les oppositions aussi traditionnelles que stériles entre les Ministères de

la coopération et des transports. L'enjeu industriel, le rôle des transports dans l'économie et l'aménagement du territoire exigent une politique active et une utilisation rationnelle des moyens existants. Force est de constater que notre pratique est loin d'être à la hauteur de l'enjeu et cela malgré quelques réussites sectorielles. De très gros progrès sont à réaliser pour:

- améliorer le contenu de la coopération technique
- développer notre présence dans certaines régions
- promouvoir les techniques et matériels français.

Depuis plusieurs années des réflexions sont en cours sur l'évolution de organismes de coopération, cependant jusqu'à maintenant aucune mesure efficace n'a pu être mise en oeuvre pour renforcer les synergies entre les différents acteurs, et la FRANCE demeure encore un des rares pays où certains organismes développent leur propre stratégie en ignorant celle des autres acteurs. De ce fait nous apparaissions assez souvent faibles et divisés en comparaison de nos concurrents d'Europe, d'Asie ou d'Amérique du Nord. Des synergies sont donc indispensables entre:

- l'ingénierie
- les grandes entreprises (ou réseaux)
- l'industrie
- les organismes de financement
- la coopération technique
- l'administration de tutelle

Les mutations des marchés

Pour développer nos exportations de matériels, de technologies et de services transports, la prise en compte des besoins réels des destinataires - particulièrement des PVDs -, et notre capacité d'adaptation à ceux-ci, sont des données incontournables.

A cet égard, il n'y a pas opposition entre «aide à l'organisation des transports», et «aide à l'exportation de matériel», bien au contraire, puisqu'il s'agit à travers une approche globale des transports, de mieux cerner la demande des pays concernés, son contexte, et son évolution, dans le but d'y répondre dans les meilleures conditions techniques, économiques et financières; dans ce dernier domaine de nouveaux montages financiers devront être imaginés. Notre capacité d'adaptation

Les perspectives

industrielle dépend aussi largement de notre aptitude à analyser ces marchés potentiels, ainsi que leur environnement économique, social et politique. De très gros progrès sont à faire à cet égard.

Il faudrait pouvoir faire passer, lors de toute réflexion sur ces marchés, l'idée centrale de la mutation simultanée :

- 1) Des processus de prise de décision en matière de marchés publics dans la plupart des pays du Tiers-Monde
- 2) Des caractéristiques de la concurrence locale sur la plupart des marchés du Tiers-Monde.

En effet, en dehors du constat sur le rétrécissement des marchés nationaux d'Europe Occidentale, et de l'obligation d'exportation pour les industries européennes du matériel de transport notamment terrestre, il faut réfléchir à beaucoup plus long terme :

a) Le marché des transports terrestres ne peut plus être «attaqué» de façon simpliste; le processus de décision interne aux pays visés intègre aujourd'hui des préoccupations plus globales, devient plus «sérieux»-et le sera de plus en plus à l'horizon de 2005- dans les exigences d'une véritable évaluation socio-économique.

b) D'autre part, ces exigences de «sérieux» vont aller de pair avec les demandes croissantes en matière de transferts réels de technologie, c'est-à-dire avec les possibilités de maîtrise des technologies importées, avec la traduction en termes de délocalisation, et d'emplois créés sur place.

Il est enfin illusoire de penser que ces marchés resteront soumis à des logiques oligopolistes à tous les niveaux (matériels, services, évaluation) ; les grands pays du Tiers-Monde sont aujourd'hui en passe de concurrencer fortement certains pays développés, sur des chaînes transport particulièrement stratégiques et sensibles (matériel routier marchandises et voyageurs, construction navale, etc..).

La logique d'une coopération débouchant donc sur des avantages mutuels, ne peut que tenir compte de ces mutations socio-politiques du Tiers-Monde, qui vont probablement bouleverser les conditions d'accès aux marchés porteurs de l'an 2000.

Articulation entre approche industrielle et organisation des transports

Il y a une nécessaire articulation entre approche industrielle et organisation des transports, afin de rationaliser l'utilisation des moyens techniques et humains en particulier dans le PVDs, et en même temps pour assurer des débouchés commerciaux durables aux exportateurs de matériels de transport.

Notre politique industrielle doit tenir compte des effets des orientations d'une politique des transports, et le meilleur moyen d'approfondir notre connaissance est de participer à l'élaboration des orientations générales.

Celles-ci peuvent avoir des conséquences directes sur nos débouchés industriels.

Une stratégie d'accompagnement des débouchés industriels doit donc être mise en œuvre afin d'aider à la connaissance des besoins et afin de proposer de les satisfaire dans un cadre méthodologique qui tienne compte des effets du transport sur les mécanismes de développement et d'équilibre spatial.

Des moyens sont donc nécessaires pour aider les industries de matériel de transport terrestre, les sociétés d'ingénierie et les différents organismes de coopération et pour renforcer leur synergie.

Certains de ces moyens existent mais il sont éparpillés-et parfois gaspillés- entre les différents organismes intervenant sur le terrain de la coopération. Il est donc absolument nécessaire de renforcer les liens entre les organismes publics ou para publics de coopération.

Faute de disposer de l'effectif idéal pour assurer une présence sur les différents marchés la question se pose donc d'un regroupement (sans préjuger de la forme juridique) de certains organismes et notamment de l'OFERMAT, de SOFRETU, de SOFRERAIL et de leur réorientation sur l'ensemble de la chaîne de transport.

Ce serait d'une part l'occasion de mieux articuler l'action financée sur fonds publics français et sur autres fonds (publics ou privés), d'autre part de renforcer le contenu de notre présence. En effet malgré les velleités légitimes d'indépendance des pays concernés il faut prendre en compte l'influence des conseillers techniques dans le processus de décision concernant les équipements de transport.

Rationaliser les moyens

Ainsi l'intervention publique pourrait intervenir en interface des actions sur financements extérieurs et préparer le terrain aux interventions plus purement commerciales. Bien entendu cela n'exclut pas de continuer à intervenir pour des motifs de simple coopération technique sous réserve toutefois de revoir ses modalités et son efficacité.

Les conditions d'exercice de la coopération technique sont aujourd'hui coûteuses et inefficaces et il convient donc de revoir son organisation tant pour des raisons commerciales que pour des préoccupations d'aide aux PVDs. Compte tenu de la complexification des échanges de biens et de personnes (y compris dans les PVDs) et de leur caractère transversal par rapport aux modes il paraît indispensable de redéployer les moyens sur l'ensemble de la chaîne de transport

A l'occasion du regroupement envisagé il serait opportun de mettre en place des moyens de coordination entre les industriels, les organismes de financement et l'administration afin que les objectifs généraux de la coopération ne soient plus ignorants des problèmes de débouchés industriels et que réciproquement l'industrie puissent bénéficier des opportunités décelées par une présence plus active sur les différents marchés.

Si l'on prend en compte certaines préoccupations commerciales il faut sans doute repréciser les **priorités géographiques**; cela ne signifie qu'il faille renoncer à notre action en Afrique; en effet pour des raisons historiques, culturelles, humanitaires -mais aussi économiques à moyen et surtout long terme-nous devons demeurer présents, il serait cependant aussi nécessaire d'opérer un redéploiement notamment en direction de l'Amérique du Sud et de l'Asie. Il est en tout cas clair que la coopération ne doit pas exclure les préoccupations économiques réciproques, de même que les stratégies commerciales doivent intégrer les aspects de développement. En ce qui concerne le champ sectoriel à couvrir et compte tenu de la complexification des échanges de biens et de personnes (y compris dans les PVDs) et de leur caractère transversal par rapport aux modes il paraît indispensable de redéployer les moyens sur l'ensemble de la chaîne de transport. Pour atteindre la totalité des objectifs définis il faudra bien 10 ou 15 ans tellement nous sommes englués dans des pratiques d'un autre temps.

LA FORMATION ET LA CONCERTATION

Dans l'entreprise comme dans la société est engagée la bataille du modernisme contre l'archaïsme. Faut-il encore répéter que La révolution actuelle est celle de l'intelligence, et que la modernisation des activités productives nécessite non seulement des capitaux et des investissements matériels, mais aussi le supplément de matière grise indispensable à leur mise en oeuvre. De nouveaux modes d'organisation devront permettre de valoriser le potentiel humain des entreprises. Les structures tayloriennes devraient éclater progressivement au bénéfice d'organisations moins hiérarchisées et plus décentralisées.

L'organisation de l'entreprise nouvelle laissera une place importante aux investissements immatériels qui joueront un rôle décisif dans la productivité et la compétitivité des entreprises (formation, communication interne et externe, recherche, innovation, structures commerciales). C'est dire combien le progrès technique appelle une évolution culturelle et sociale. Un nouveau rapport entre les initiatives individuelles et l'organisation collective devra être trouvé. C'est dans cette optique qu'il faudrait replacer le débat bien français sur l'Etat et le libéralisme. Regardons autour de nous, aux Etat-Unis, au Japon, chez nos partenaires européens. Chacun de nos concurrents, au mieux de ses intérêts, sait utiliser quand il le faut la puissance de l'Etat. Gardons nous de cumuler tous les inconvénients : bloquer l'épanouissement du dynamisme individuel et laisser s'affaiblir les mécanisme de régulation collective. Les facteurs d'inertie sont lourds. Ils ont été souvent analysés par les économistes et les sociologues . Le plus grave d'entre eux : la quête de l'immobile. Elle est partout. A l'école où pour beaucoup, parents et enseignants, le savoir est un, formé sur un socle de vérités scientifiques immuables.

La formation : un investissement immatériel prioritaire

il devient assez banal d'affirmer que la formation doit désormais s'insérer dans une processus continu. Il y a d'ailleurs fort à parier que la coupure entre formation initiale et travail en entreprise (ou service) aura tendance à s'estomper dans la mesure où les stages en entreprises deviendront de plus en plus nombreux au cours de la scolarité et que des responsables de la vie économique et sociale pourront assurer certains enseignements en lien avec leurs connaissances et leurs expériences . La tendancedance lourde va vers un renforcement considérable de la formation, vers une ouverture sur l'environnement et vers une transversalité.

Des structures à la hauteur des enjeux

Enfin, la frontière entre formateur et formé sera moins nette à l'avenir chacun étant détenteur d'une compétence et d'un savoir sera sollicité pour faire partager ses connaissances. Là aussi le champ de cette ouverture tiendra compte, bien entendu, de l'ampleur des responsabilités et de la place dans l'entreprise. Enfin pour des motifs de dynamique pédagogique la formation en groupe sera privilégiée afin de casser le classique rapport enseignant-enseigné et afin d'obtenir une participation active par l'acquisition de nouvelles connaissances et de nouvelles compétences. Il reste à s'interroger sur l'adaptation des structures et des contenus de formation transport.

La formation initiale ou continue dans le domaine des transports est un peu à l'image du secteur, c'est à dire très morcelée. Beaucoup s'attachent d'ailleurs à pérenniser ce système soit pour mieux le contrôler, soit tout simplement par peur du changement.

Avant d'envisager des modifications il faut là aussi une approche prospective en terme d'économie de la formation, afin d'essayer de recenser les besoins, les débouchés, et de définir les moyens. Il conviendrait dans ce cadre de mieux discerner les spécificités transport de sorte que les disciplines communes à d'autres secteurs puissent être enseignées chaque fois que possible dans des unités d'enseignement non spécialisées dans le transport.

C'est en effet du brassage des enseignants et des élèves que peut venir l'évolution souhaitée dans les transports. Il restera des particularités notamment techniques qui justifient des outils adaptés. Mais là aussi il faut tendre vers une rationalisation des moyens et sortir chaque fois que possible de la compartementalisation par mode ou par entreprise.

De toute évidence les transports ne disposent pas de l'unité d'enseignement de haut niveau qui permettrait de parfaire la formation des cadres et des dirigeants, un tel outil pourrait même bénéficier d'une renommée internationale afin d'attirer des étudiants étrangers dont l'influence ultérieure peut être particulièrement intéressante pour renforcer les liens économiques et culturels avec notre pays. L'association des professionnels et des chercheurs est indispensable pour éviter une certaine sclérose du corps enseignant et pour faciliter les liens entre des préoccupations économiques concrètes et les apports théoriques et prospectifs.

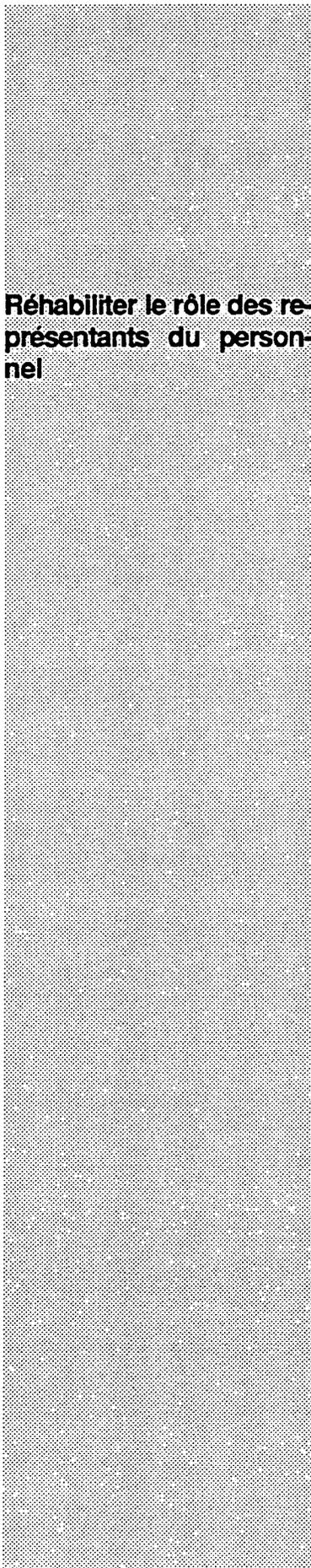
Renforcer partout le dialogue

Pour des motifs d'équité sociale mais aussi de loyauté concurrentielle des rapprochements en matière de situation sociale devront s'opérer ce qui signifie en clair que les plus défavorisés verront leur situation s'améliorer tandis que celle des plus avantagés sera figée. Faute de cela il ne faut guère escompter de processus d'harmonisation car l'alignement brutal et généralisé par le haut aurait des conséquences dramatiques pour le devenir économique de certains secteurs. Il faut être particulièrement attentif au maintien et à l'amélioration de la qualité des hommes de transport. Comme nous le soulignons à plusieurs reprises tout n'est pas joué et l'avenir du secteur dépendra beaucoup de cet élément déterminant. En 20 ans si certaines conditions économiques ne progressent on pourra assister à une paupérisation des activités et des hommes qui l'assurent (voir l'exemple des taxis parisiens), cela ne serait pas sans conséquences sur la qualité des prestations et sur la partition transport public/transport privé.

Réduire les inégalités

Par ailleurs le maintien des disparités actuelles comporte aussi en germe de graves menaces pour l'avenir des entreprises dont le personnel jouit des avantages les plus importants, en effet le coût de ces avantages - tôt ou tard - mettra en péril la situation de ces entreprises et ce qui a pu constituer un avantage à un moment donné deviendra un handicap au point de menacer purement et simplement l'existence même de l'emploi. Certes dans certaines situations l'existence de quasi monopole peut faire reporter le poids financier sur l'usager - voire sur le contribuable - mais il y a là aussi des limites à ne pas franchir à moins de risquer la politique du pire et de porter atteinte à l'existence de l'activité. Dans plusieurs professions les attitudes archaïques et corporatistes sont importantes et cela ne touche pas que les salariés. Il faudra donc un très gros investissement en communication et en débat pour faciliter les prises de conscience et transformer les comportements. Dans une société qui a tendance à passer d'une économie industrielle vers une économie de l'information le temps consacré à la réflexion, à la communication et à l'échange ira en grandissant, chacun voit que dans beaucoup de domaines il faut maintenant bien davantage de temps pour "vendre" une production que pour la production elle-même.

Il ne s'agit pas de tendre vers une illusoire situation où les intérêts des Directions seraient en permanence intimement liés à ceux du personnel, il s'agit de façon plus réaliste de promouvoir la modernisation des rapports individuels et collectifs, de les mettre en phase avec la société de demain et



Réhabiliter le rôle des représentants du personnel

d'assurer une plus grande cohérence entre ses aspects économiques, sociaux et culturels. Pour avoir voulu trop légiférer ou pour avoir trop négliger la concertation les représentants des salariés ont vu leur rôle particulièrement amoindri au cours des dernières années.

Certes on peut faire un scénario sans syndicat mais ce serait prendre le risque de supprimer toute médiation entre la contestation et la gestion; il ne serait sans doute pas profitable de laisser s'accumuler les mécontentements au point de connaître des mouvements complètement incontrôlables qui pourraient d'ailleurs mettre en péril les entreprises elles-mêmes. L'Etat n'a donc pas-sauf pour les entreprises qui dépendent de lui - à se substituer aux partenaires sociaux pour discuter et définir la politique sociale relevant du champ de l'entreprise. Le risque est grand d'ici une vingtaine d'années de tuer complètement les syndicats sur la tendance actuelle. Certes la responsabilité n'incombe pas seulement aux employeurs les syndicats eux-mêmes n'ont sans doute pas l'effort suffisant de modernisation et d'adaptation au nouveau contexte économique et culturel.

Un désenclavement routier en cours , un désenclavement ferroviaire à parfaire

Un nécessaire schéma ferroviaire

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : DES INFRASTRUCTURES ET E DES SERVICES

L'effet d'entraînement de la réalisation d'investissements de transport sur le développement économique est généralement reconnu : si l'existence de transports de qualité n'est pas une condition suffisante pour que s'implantent automatiquement de nouvelles activités, d'autres facteurs jouant également, et souvent de façon prépondérante, c'est par contre une condition nécessaire : de mauvaises communications sont dissuasives dans les choix de localisation des entreprises.

Il convient bien entendu de programmer le développement des infrastructures et de ce point de vue le schéma directeur routier et les projets TGV constituent des orientations à moyen et long terme qui permettent d'éclairer l'avenir et de faciliter l'étalement des financements. Le nouveau schéma routier marque une volonté de rompre avec une vision trop centralisatrice et devrait permettre les désenclavements nécessaires ; par contre le TGV reste encore très centré sur Paris et il serait sans doute opportun d'étudier un schéma TGV incluant comme pour la route les "grandes liaisons d'aménagement du territoire"; l'initiative dans ce domaine doit revenir, comme pour la route aux Pouvoirs Publics . Certes il paraîtrait sans doute utopique de créer de nouvelles infrastructures pour toutes les grandes relations transversales ,on peut cependant prévoir des aménagements composés soit de relèvements de vitesse sur les lignes classiques, soit de constructions de tronçons neufs tout en se servant davantage du réseau TGV "armature " (Sud-Est, Atlantique, Nord,) . Le financement de ces nouvelles liaisons serait alors comme pour la route à l'initiative des collectivités, ce qui accessoirement permettrait d'harmoniser les conditions de financement. Une attention particulière est à apporter à l'amélioration de relations ferroviaires province-étranger, qui sont rarement satisfaisantes ,et pourtant essentielles, au même titre que les liaisons aériennes, pour les relations entre grandes villes françaises et métropoles étrangères, relations fondamentales pour l'émergence de pôles de croissance de dimension internationale.

Pour les régions qui demeureraient à l'écart du réseau armature et de ses prolongements , un renforcement des moyens de rabattement ferroviaires et routiers permettrait de combler ce handicap . Enfin en zone très diffuse l'autorail léger dans le cadre d'une exploitation simplifiée et donc moins onéreuse pourrait être le meilleur garant de la pérennité de ce mode.

Rationaliser les dessertes aériennes locales

Dans une perspective d'aménagement équilibré du territoire un schéma national ferroviaire semble donc indispensable.

Pour les liaisons aériennes, les préoccupations doivent aussi viser à assurer un bon niveau de desserte entre grandes villes de province et avec les grandes villes étrangères ; il faut par contre abandonner l'idée de relier systématiquement chaque département compte tenu des flux et des coûts économiques de certaines dessertes ; il faudra s'orienter vers une plus grande concentration des aéroports et des dessertes de province afin d'atteindre des niveaux de demande rendant possible l'utilisation d'appareils modernes et compétitifs.

Ne pas oublier les interfaces marchandises

Une bonne irrigation du territoire passe aussi par l'amélioration des équipements relatifs aux transports de marchandises. Les infrastructures routières et ferroviaires déjà examinées en constituent un élément essentiel. Mais il reste les voies navigables dont ne peut espérer une diffusion homogène sur toute la France, mais pour lesquelles le problème de la constitution d'un réseau à grand gabarit est posé ; Il faut aussi penser aux équipements pour ruptures de charge (installations pour transports combinés, plates-formes intermodales), dont l'amélioration doit être prévue . Rattachons-y la nécessité de mieux relier les ports à leur hinterland.

Prévoir aussi les moyens d'exploitation

D'une façon générale en matière d'aménagement du territoire on a souvent tendance à penser que le développement des grands équipements est à lui seul structurant et la programmation des moyens d'exploitation et des services est relativement rare . Cette démarche est regrettable au moment où il semble démontré que la qualité du fonctionnement sera au moins aussi déterminante pour les 20 ans qui viennent.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que les moyens destinés à tirer le meilleur parti des grands équipements ne sont pas les plus onéreux. En effet il ne faudrait pas transformer le territoire en espace à vocation essentielle de transit , il importe donc de fixer des activités à forte valeur ajoutée et pour cela les services transports peuvent faciliter cette valorisation de la production et des échanges. La qualité des équipements de service notamment aux points nodaux revêt donc une importance particulière.

AMELIORER L'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Il est possible d'adapter l'offre existante à une demande croissante en améliorant la capacité des infrastructures ; pour le réseau routier il s'agira par exemple :

- d'agir sur la répartition temporelle du trafic : dans l'année (incitation à l'étalement des vacances) ou dans la journée (radio-guidages) ou en modulant la tarification des autoroutes (instauration de tarifs élevés lors des pointes.....)
- d'utiliser les nouvelles techniques de gestion instantanée du trafic pour accroître significativement la capacité des voies.
- d'inciter à une meilleure complémentarité des modes .

Le développement du trafic routier imposera sans doute des mesures supplémentaires dans les villes moyennes et surtout grandes, sans quoi la congestion et la pollution deviendront insupportables. On peut songer à :

- inciter à l'usage des transports en commun par l'amélioration de leur confort et de leur rapidité, notamment en leur consacrant une partie de la voirie (notamment pour la création de «sites propres») et en y réalisant des investissements spécifiques (en matériel roulant ou en infrastructures), ainsi que par des mesures tarifaires (meilleures combinaisons des titres de transport afférents aux réseaux urbains et suburbains, extension à des villes de province du remboursement partiel des titres de transport);
- imposer un contrôle et une tarification plus sévères du stationnement,
- réserver certains quartiers aux piétons et aux transports en commun, comme cela se fait déjà dans certaines villes (Besançon, Berne, Colmar),
- instituer, le cas échéant, une tarification spécifique à l'usage des voitures particulières dans les villes (avec vraisemblablement «péage embarqué», c'est à dire tarification, pour certaines infrastructures ou certaines opérations, à partir d'une détection automatique des véhicules).

Réduire les coûts par des investissements de productivité

Par ailleurs, des progrès significatifs peuvent être attendus aux points de passage aux frontières routières et ferroviaires.

L'amélioration de la productivité et la réduction des coûts resteront essentielles, d'où la nécessité de poursuivre les programmes d'investissements qui concourent à cet objectif. La capacité des infrastructures restera toujours très théorique si des moyens ne sont pas mis en place pour tirer le meilleur parti des équipements lourds. Des progrès très substantiels restent à réaliser en ayant largement recours aux outils de prévision et aux moyens de régulation. Un large recours à l'informatique, à la télématique peut faciliter des gains appréciables.

Evaluation et suivi

Les méthodes d'évaluation des projets ont connu un vif développement et ont donné lieu à de multiples circulaires. On présentera ici quelques points qui semblent importants pour une analyse à long terme :

- la prise en compte des phénomènes d'incertitude
- les effets mutuels entre modes de transport
- le compromis dépenses initiales-dépenses d'entretien et renouvellement
- les atteintes à l'environnement
- la nécessité d'un suivi.

L'incertitude n'est pas en général très élevée sur les coûts, du fait de la solidité de l'expérience accumulée dans notre pays dans les travaux publics. Il y a en revanche une incertitude véritable sur le développement de la demande de transports aux horizons éloignés que doit envisager le concepteur d'un projet d'infrastructures. Le problème n'est pas de bien évaluer un taux de rentabilité avec un grand nombre de décimales : il s'agit d'être en mesure de s'adapter à l'évolution de la conjoncture; on pourra ainsi préférer à une route nouvelle largement construite dès le début une infrastructure plus modeste élargissable à terme, même si le coût total est en fin de compte plus élevé.

Rechercher la complémentarité

Avant d'envisager un équipement nouveau sur une liaison donnée, il est sans doute préférable d'avoir une approche intermodale afin de vérifier si le projet nouveau ne pourrait pas être utilement remplacé par la combinaison d'infrastructures existantes y compris d'autres modes. Le transport combiné et la complémentarité des services doivent dans ce cadre

occuper une place centrale. A cet égard on pourrait également profiter de l'existence d'une plate-forme d'un mode pour réaliser une infrastructure nouvelle d'un même mode ou d'un autre mode quitte à réserver en temps utile l'espace nécessaire ou à procéder aux élargissements indispensables ; une telle démarche est beaucoup moins destructrice pour l'environnement et serait souvent susceptible d'être moins coûteuse .

Dans l'évaluation il est important de prendre en compte les dépenses de fonctionnement parfois trop sous-estimées et dont le coût doit donc être estimé et financé. Il faut aussi être attentif à l'entretien pour conserver en l'état, voire améliorer, le potentiel d'équipements lourds.

Un suivi des effets directs et indirects de la réalisation d'une infrastructure est indispensable et a d'ailleurs reçu force légale dans la loi d'orientation des transports intérieurs. Dans une optique à long terme, on insistera sur l'examen des conséquences relatives aux coûts et au trafic (modifications d'itinéraire et reports modaux notamment); cet examen doit permettre de tirer un bilan économique et financier utile pour les projets ultérieurs; il faut aussi souligner-et cela sur une période suffisamment longue - la nécessité de poursuivre le suivi pour mettre en évidence l'induction de trafic à long terme ,ainsi que les effets sur l'urbanisme et les différentes activités industrielles, commerciales et touristiques, qui n'apparaissent que progressivement.

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Les besoins en financement qui résultent des besoins sont considérables. Il sera sans doute difficile d'assurer le financement des projets envisagés si l'on veut dans le même temps assurer le maintien ou plus exactement un meilleur équilibre des grands comptes financiers. On peut aussi penser que le souci d'abaisser les prélèvements obligatoires et l'endettement du secteur public amèneront les pouvoirs publics à revoir les modalités de financement de certaines infrastructures. A l'horizon de 20 ans le financement privé ou mixte de certains projets fait partie du champ des possibles. En tout état de cause, comme on ne peut espérer recueillir les financements privés que si les prêteurs pensent y trouver leur intérêt, l'appel aux fonds privés pourrait être réservé aux projets financièrement rentables, ce qui implique (condition nécessaire, mais pas forcément suffisante) que des redevances des utilisateurs puissent être perçues. De tels montages supposeront néanmoins la conciliation entre, d'une part, l'intérêt de l'investisseur (crédeur) à percevoir une rémunération représentative des risques qu'il encourt (risques de construction, d'exploitation, financiers) et, d'autre part, le besoin de faire coïncider l'échéancier de remboursement du principal et des intérêts avec l'échéancier des recettes (ce qui n'est souvent pas le cas aujourd'hui). Des procédures de refinancement adéquates devraient résoudre ce problème capital, mais les projets à financer de la sorte devraient présenter un taux de rentabilité supérieur aux taux réels d'intérêts des capitaux investis.

Le financement sur emprunt

Pour les financements hors budget de l'Etat le financement initial serait alors assuré, presque en totalité, par des emprunts. Ces derniers ne bénéficieraient pas de la garantie étatique ou assimilée, lorsque l'emprunteur serait à statut privé. L'emprunteur peut aussi être à statut public; il serait en effet souhaitable que ce ne soit pas le secteur privé qui bénéficie systématiquement des projets rentables, tout dépendra de l'enjeu du projet et de la politique financière de l'ETAT, plusieurs combinaisons étant possibles. Les emprunts seraient le plus souvent collectés sur les marchés internationaux des capitaux pour éviter tout phénomène d'éviction aux dépens des autres secteurs de l'économie. Ces marchés devraient continuer leur croissance et être à l'origine de plusieurs innovations, telle que, par exemple, la création, à côté des marchés des euro-obligations et des euro-crédits, de nouveaux marchés plus attrayants.

La dimension financière européenne

La convergence des économies nationales en Europe pourrait permettre, d'autre part, le développement d'euro-émissions en francs français. Cet élément conjugué avec le large usage privé que l'Ecu connaîtrait entraînerait une quasi-disparition, s'agissant d'emprunts en monnaies européennes, des risques de change. A l'échéance visée il est possible qu'une monnaie européenne voie le jour, ce qui éviterait les risques de change, tout au moins à l'intérieur de l'Europe. Dans cette hypothèse il faudra compter avec l'harmonisation des politiques économiques et financières des Etats de la CEE, en effet tout endettement excessif pourrait avoir des effets négatifs sur cette monnaie.

Les projets d'infrastructures lourdes de transport en milieu urbain, ou d'autres infrastructures dont le taux de rentabilité serait insuffisant mais qui seraient justifiées notamment pour les besoins de l'aménagement du territoire, continueront vraisemblablement à être financés en grande partie par l'impôt, mais les sources de celui-ci devraient se diversifier : ainsi dans le secteur urbain, des contributions spécifiques, de type «raccordement au réseau», pourraient être instituées.

Recours au marché des actions

En alternative au financement de grands projets par l'emprunt sur le marché des capitaux (ou à titre complémentaire), il pourrait être envisagé de recourir au marché des actions qui par sa nature offre des financements définitifs. Cette solution semble a priori valable car les risques qu'un projet présente se réduisent progressivement, au fur et à mesure de son avancement, pour devenir à sa mise en service nuls. L'investissement réalisé connaissant normalement, après l'achèvement de la phase de réalisation, une valorisation continue, en monnaie courante au moins, l'actionnaire pourra percevoir, outre un dividende régulier, une plus value lors de la cession de ses titres.

Diversification des sources

Comme indiqué ci-dessus certains projets continueront d'être financés de façon classique sur budget de l'Etat mais il faut prévoir d'ici 2005 une diversification des sources et des modalités de financement. Il paraît de toute façon inévitable de bien évaluer les besoins, de les actualiser et de planifier leur financement quelles que soient les formes de financement. Compte tenu des scénarios développés dans le premier document il est clairement apparu que la résolution du chômage, problème dominant de la société aurait peu de chances d'être complètement résolu; mais les perspectives pourront être assez différentes en fonction des progrès de la

compétitivité et de l'amélioration des grands équilibres. Un certain nombre de choix devront donc s'effectuer avec le souci d'une plus grande pertinence et d'une plus grande efficacité quant aux retombées à en attendre. Pour les seuls investissements en infrastructures les besoins pourraient se situer entre 50 et 70 milliards en moyenne annuelle d'ici 2005 ; cette somme peut paraître faible par rapport à la totalité de la FBCF mais tout dépendra des choix de politiques économiques et encore une fois des intentions et des actions pour agir efficacement sur la croissance dans le respect des grands équilibres. C'est bien en tenant compte de l'environnement global qu'il faut envisager des évolutions des sources de financement, sauf à admettre des réductions drastiques des programmes.

Des coûts d'usage harmonisés

Les dispositifs tarifaires mis en place devraient, entre autres, permettre une imputation plus appropriée des coûts d'usage des infrastructures, entraînant une meilleure répartition du trafic tant entre les modes qu'à l'intérieur de chacun d'eux. Des bénéficiaires des nouvelles infrastructures, non sollicités à ce jour (par exemple, commerces, propriétaires et promoteurs immobiliers, automobilistes), pourraient participer également au financement.

Aspects institutionnels

En cas de financement privé des grands projets, il pourrait y avoir séparation, plus ou moins nette, entre la fonction de l'exploitation de la future infrastructure et celle d'apport des fonds nécessaires à sa construction. Le collecteur de fonds pourrait, en effet, se voir confier, outre le rôle d' "ensemblier financier", des prérogatives soit de concessionnaire, sous-traitant le cas échéant le fonctionnement proprement dit de l'infrastructure à un exploitant qualifié (l'Etat gardant sa qualité d'autorité concédante et pouvant à ce titre imposer des conditions sauvegardant les intérêts des usagers et ceux de l'exploitant éventuel), soit de bailleur dans le cadre d'une opération de type crédit-bail (pour la partie mobilière de l'investissement) au terme de laquelle le locataire-exploitant lèverait l'option d'achat stipulée en sa faveur. L'exploitant en question pourrait, dans les deux hypothèses, être une entité à capitaux majoritaires ou exclusifs publics selon les montages envisagés.