

LES DÉBATS DE TDIE

LE FINANCEMENT
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT :
PERSPECTIVES HISTORIQUES
XVIII^e-DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE

**QUELQUES ÉCLAIRAGES
POUR LES DÉBATS
DU XXI^e SIÈCLE ?**

Mardi 17 juin 2025

DÉBAT DE CLÔTURE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE TDIE

LES INTERVENANTS



**Anne
Conchon**

Professeure des universités
en histoire économique,
Paris 1 - Panthéon-Sorbonne



**Philippe
Duron**
Coprésident
de TDIE



**Olivier
Jacquin**
Sénateur
de Meurthe-
et-Moselle



**Sylvain
Laval**
Maire de Saint-
Martin-le-Vinoux
et président
du SMMAG



**Louis
Nègre**
Coprésident
de TDIE



**Jean-Pierre
Serrus**
Maire de La Roque-
d'Anthéron, vice-président
en charge des Transports
et de la mobilité
durable de la Région Sud



**David
Valence**
Président du COI,
président de
la commission
Transport de la Région
Grand Est

Animateur



**Yves
Crozet**

Membre du conseil
scientifique de TDIE,
professeur émérite
à Sciences Po Lyon

Éditorial

Notre Assemblée Générale du 17 juin 2025, s'est tenue alors que la Conférence Ambition France Transports battait son plein. C'était l'occasion pour TDIE d'accueillir et de présenter ses deux futurs coprésidents, Sylvain Laval et Jean-Pierre Serrus, au cœur des sujets de préoccupation qui ont été confiés à notre think tank par ses adhérents il y a 25 ans.

Comment financer les infrastructures de transport dont notre pays a besoin, tant ses habitants que ses entreprises ? Comment garantir des politiques de financement fiables et soutenable des infrastructures de transport sur le moyen-long terme ? Entre recettes budgétaires et contributions des acteurs privés, financement par le contribuable et financement par l'usager, comment choisir les différents véhicules de financement à la disposition des décideurs publics ?

La présentation en janvier 2025 des réflexions du conseil scientifique de TDIE sur les modalités de financement des investissements nécessaires à la transition écologique des transports a été suivie d'une intervention de Madame Anne Conchon, professeure d'histoire moderne à Paris 1 auteure d'une thèse de doctorat sous le titre « Le péage en France au XVIIIe siècle. Les privilégiés à l'épreuve de la réforme » (2000). On a pu ainsi mesurer la permanence des réflexions sur ces questions de financement et la qualité des réflexions dans une France où depuis trois siècles l'excellence de l'ingénierie des travaux publics comme de l'ingénierie financière est toujours au rendez-vous.

Les grandes questions des années 2025-2026 ressemblent beaucoup aux débats des premières années de TDIE – recettes budgétaires ou PPP ? débogéttisation consolidante ou déconsolidée ? redevance ou péage ? quelle acceptabilité et quel consentement à payer ? –.

Ce débat de clôture de notre assemblée générale fut l'occasion de constater des permanences de très long terme dans les grandes questions relatives au(x) modèle(s) économique(s) du développement comme – déjà ! – de l'entretien des réseaux d'infrastructures. Ces permanences se retrouvent tant dans les débats des experts, des ingénieurs, des décideurs, que dans les tensions générées par l'incompréhension ou le refus de contribution des usagers et contribuables. L'actualité internationale et les tensions géopolitiques du XVIII^e siècle avaient déjà des conséquences significatives sur les dépenses du pays...

La conclusion d'Anne Conchon parlera à tous les acteurs du secteur des transports : « [il y a intérêt] à inscrire l'analyse de l'action publique dans la longue durée, alors que les politiques publiques ont souvent tendance à se centrer sur le temps présent. ».

Bonne lecture !

Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE

SOMMAIRE

Ouverture	3
Financement des infrastructures de transport (XVIII ^e -Début XIX ^e siècle) : quelques éclairages pour les débats du XXI ^e siècle ?	4
Débat	10
Conclusion.....	19



Louis Nègre Coprésident de TDIE

Je me réjouis de vous accueillir aujourd'hui pour ce débat de clôture de notre assemblée générale annuelle. Il porte une double importance pour TDIE.

Premièrement, nous accueillerons dans quelques instants sur la scène les deux futurs coprésidents de notre association que le Conseil d'administration a désignés ce matin : Sylvain Laval et Jean-Pierre Serrus. Ce sera l'occasion de les présenter à l'ouvrage, dans le cadre de leurs responsabilités d'élus locaux. Voici pour la dimension statutaire de ce moment toujours très important pour nos organismes de réflexion collective. C'est un honneur enfin d'accueillir deux collègues expérimentés, nos deux successeurs qui seront présidents à partir du 1^{er} janvier 2026, Sylvain Laval et Jean-Pierre Serrus. Nous sommes passionnés par la mobilité, avec Philippe Duron, et nous avons envie que vous poursuiviez et que vous soyez encore meilleurs que nous ! Je souhaite donc longue vie à nos présidents et longue vie à TDIE.

Deuxièmement, ce débat se tient durant l'exercice nécessaire et indispensable de la Conférence Ambition France Transports. TDIE a choisi de prendre un petit peu de distance à cette occasion, en vous proposant d'ouvrir le débat à travers le regard d'une historienne, Anne Conchon, qui va nous expliquer comment on pensait et on débattait, de fait, des questions de financement des infrastructures de transport du milieu du XVIII^e siècle au début du XIX^e siècle¹.

Le débat sera animé par Yves Crozet, membre très actif du Conseil scientifique de TDIE, et copilote de l'atelier 2 de la Conférence AFT.

Je voulais aussi remercier très chaleureusement David Valence, président du COI chargé par le gouvernement d'une délicate mission, et Olivier Jacquin, sénateur spécialiste des questions de transport à la haute assemblée, de nous faire l'honneur d'avoir accepté de partager leur regard à cette occasion.■

1. - Voir aussi [sa contribution au débat](#) organisé dans le cadre des 20 ans de l'AFIT et du séminaire Passé-Présent-Mobilité, le 25 mars 2025.

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (XVIII^e-DÉBUT XIX^e SIÈCLE) : QUELQUES ÉCLAIRAGES POUR LES DÉBATS DU XXI^e SIÈCLE ?



Anne Conchon
Professeure
des universités en
histoire économique,
Paris 1 - Panthéon-
Sorbonne

Comme le rappelle Adam Smith dans les *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations* (1776), le financement des ouvrages publics en matière de transport est un objet qui peut être assumé soit par l'État soit par des acteurs privés². Le terme englobant « *infrastructures* » n'apparaît cependant qu'au XIX^e siècle, si bien que les historiens du XVIII^e

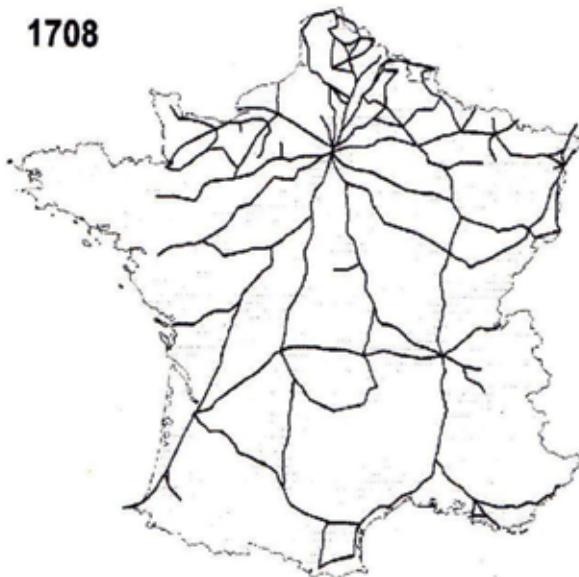
siècle doivent composer avec des informations segmentées par mode de transport pour étudier leur financement. L'objectif de cette intervention est de montrer les résonances des débats actuels avec des enjeux historiques, et l'inscription dans le temps des politiques publiques.

Extension et amélioration du réseau d'infrastructures

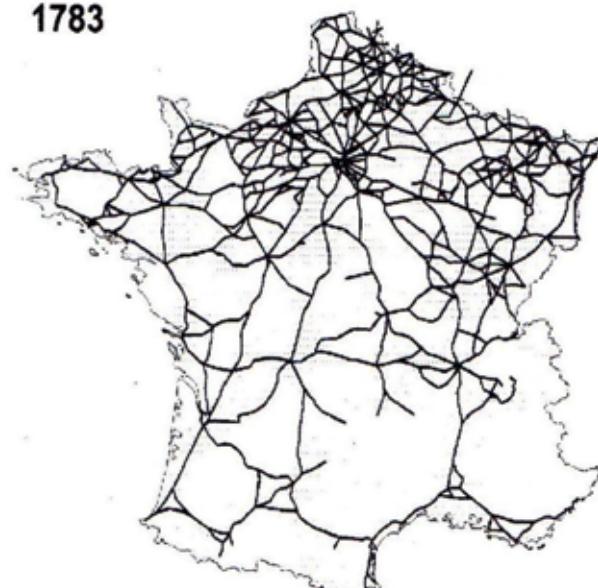
Alors que la monarchie engage au XVIII^e siècle une politique ambitieuse en matière de construction routière, le royaume compte à la fin de l'Ancien Régime 28 000 km de routes majeures, pavées ou empierrées. Au même moment, 7 000 km de voies navigables et 1 000 km de canaux forment le réseau navigable³.

L'évolution du réseau des routes de poste au XVIII^e siècle

1708



1783



Anne Bretagnolle et Nicolas Verdier, in *Postes d'Europe XVIII^e-XX^e siècles*, p.170.

2. - « Le troisième et dernier des devoirs du souverain ou de la république est celui d'exiger et d'entretenir ces ouvrages et ces établissements publics dont une grande société retire d'immenses avantages, mais qui sont néanmoins de nature à ne pouvoir être entrepris ou entretenus par un ou par quelques particuliers, attendu que, pour ceux-ci, le profit ne saurait jamais leur en rembourser la dépense ». Adam Smith, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations* (1776), livre V, chap. 1, Paris, Gallimard, 1976, p. 370.

3. - Voir ci-dessus « L'évolution du réseau des routes de poste au XVII^e siècle » et « Le réseau de voies navigable au XVIII^e siècle ».



À la fin du XVIII^e siècle, une quinzaine de ports maritimes relèvent également de la tutelle du département des Ponts et Chaussées, après avoir été détachés de celle du secrétariat d'État à la Marine. Au cours de la période de la Révolution et de l'Empire, le réseau d'infrastructures pâtit d'un relatif défaut d'entretien, alors que dans le même temps des communications routières sont rudement éprouvées par les convois militaires. Il faut attendre les années 1820-1830, pour que le budget alloué aux dépenses d'infrastructures enregistre une nette augmentation et que l'extension du réseau connaisse une nouvelle impulsion.

La politique de financement est indissociable de l'affirmation des prérogatives de l'État sur le domaine public au cours de la période. Traditionnellement depuis l'Ancien Régime, les jurisconsultes classent les routes principales et les voies navigables parmi les biens publics relevant de la juridiction de l'État. La politique de financement interroge également les échelles d'action et les relations entre le pouvoir central et les autorités locales.

Au XVIII^e siècle, certaines provinces du royaume de France, qui ne dépendent pas du ressort de compétence des Ponts et Chaussées, disposent de leur propre organisation administrative et d'un circuit de financement autonome. Dans une grande partie du territoire, c'est le Trésor royal qui fournit l'essentiel des fonds qui peuvent être complétés ponctuellement par des impositions locales affectés au financement d'infrastructures d'intérêt local. Au début de la période révolutionnaire, l'État décide de faire porter une grande partie de la charge financière sur les ressources des départements grâce

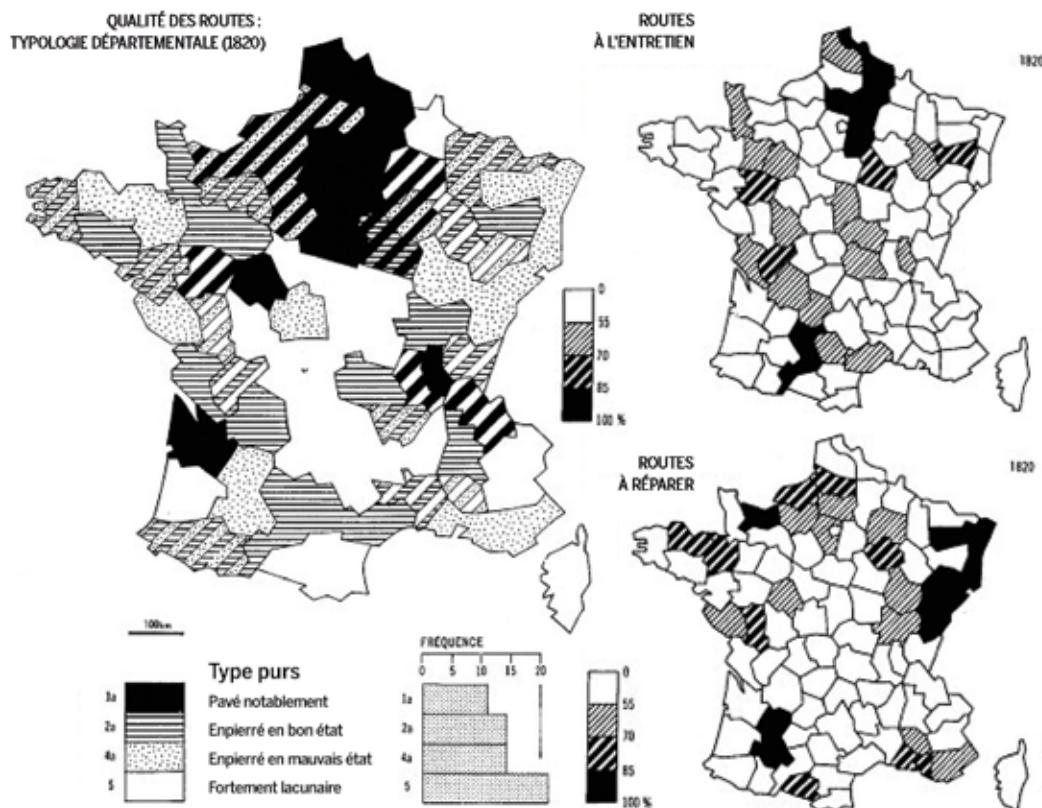
Le réseau de voies navigable au XVIII^e siècle



aux sols additionnels, qui viennent s'ajouter aux contributions mobilières et foncières. Ce n'est qu'à partir de 1793, que la Convention va opérer un mouvement de centralisation dans la gestion et le financement des infrastructures de transport.

Dans le même temps l'administration compose et perfectionne des outils censés lui permettre de hiérarchiser les travaux selon un ordre de priorité, affecter les fonds collectés et contrôler l'utilité de leur emploi.

La qualité des dessertes routières au début du XIX^e siècle

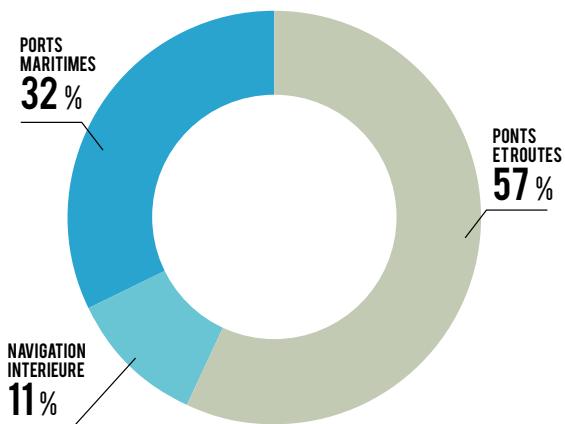


Plusieurs enquêtes sont également diligentées par l'État pour constater l'état des infrastructures, majoritairement routières, et définir les possibilités de financement pour leur entretien⁴.

Un accroissement des investissements

Le XVIII^e siècle est marqué par une augmentation des dépenses pour l'aménagement des infrastructures, qu'il est possible d'estimer à un montant agrégé de près de 50 millions de livres tournois (soit environ 508 millions d'euros). À la veille de la Révolution, l'essentiel des financements est affecté au financement des ponts et des routes dites « de première classe »⁵. Aux ressources de l'impôt, qui pour l'essentiel sert à abonder la dotation des Ponts et Chaussées⁶, viennent s'ajouter d'autres recettes. Des péages (près de 3 200) perçus par le roi, des villes ou des seigneurs doivent en principe servir à financer le réseau routier secondaire et l'entretien de cours d'eau navigables.

La répartition modale des dépenses des Ponts et Chaussées d'après l'exercice comptable de 1786

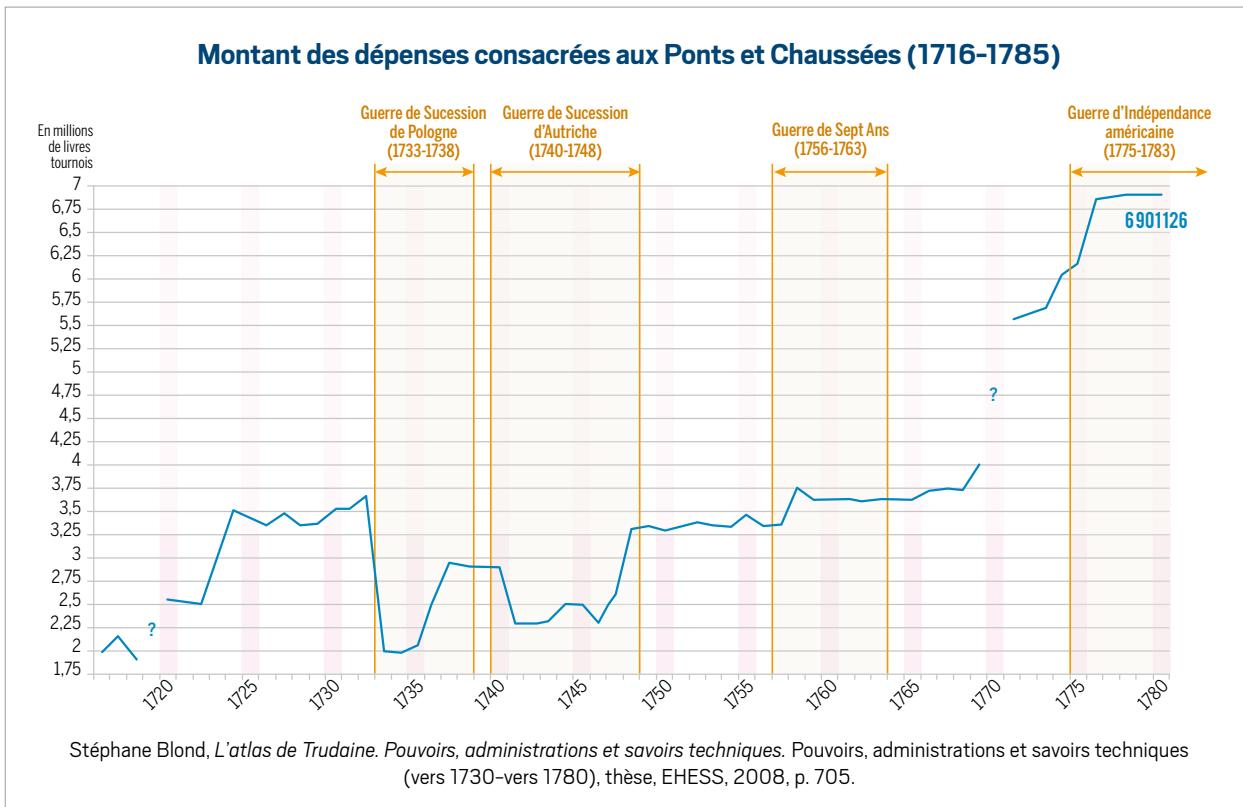


Source : Anne Conchon, d'après AN E 2630 bis

4. - Voir l'encadré ci-dessus intitulé « La qualité des dessertes routières au début du XIX^e siècle »

5. - Voir l'encadré ci-contre intitulé « La répartition modale des dépenses des Ponts et Chaussées d'après l'exercice comptable de 1786 »

6. - Voir l'encadré page 7 intitulé « Montant des dépenses consacrées aux Ponts et Chaussées (1716-1785) »



Des droits levés sur la consommation de certains produits sont également affectés localement au financement de l'entretien des infrastructures. La réquisition en travail, de soldats comme de civils, permet également de mobiliser directement une main d'œuvre gratuite ou faiblement rémunérée. Par exemple, le canal de Briare a été très largement aménagé grâce à la mobilisation de quelques 6 000 soldats.

Au XVIII^e siècle, la « corvée royale », exigible d'abord en travail puis en argent, a aussi largement œuvré à l'aménagement des principales routes. Des ateliers de charité ont en outre permis d'employer des pauvres à l'entretien des dessertes vicinales. Les ventes d'arbres ont également pu dégager quelques revenus complémentaires. Des logiques modales régissent les choix de financement. Les impôts servent principalement au financement des routes et des ponts qui se multiplient au XVIII^e siècle en remplacement des bacs. En outre, ce financement est organisé en fonction de la hiérarchie des infrastructures de transport, notamment des routes : c'est le moment se met en place une nomenclature des routes en fonction de leur intérêt économique pour discriminer les financements et hiérarchiser les priorités⁷.

Ce n'est qu'à partir de 1775 que la navigation intérieure va bénéficier d'un financement fléché, à hauteur de 800 000 livres tournois, de façon à rééquilibrer la politique de transport en faveur de la voie d'eau, alors que jusqu'alors

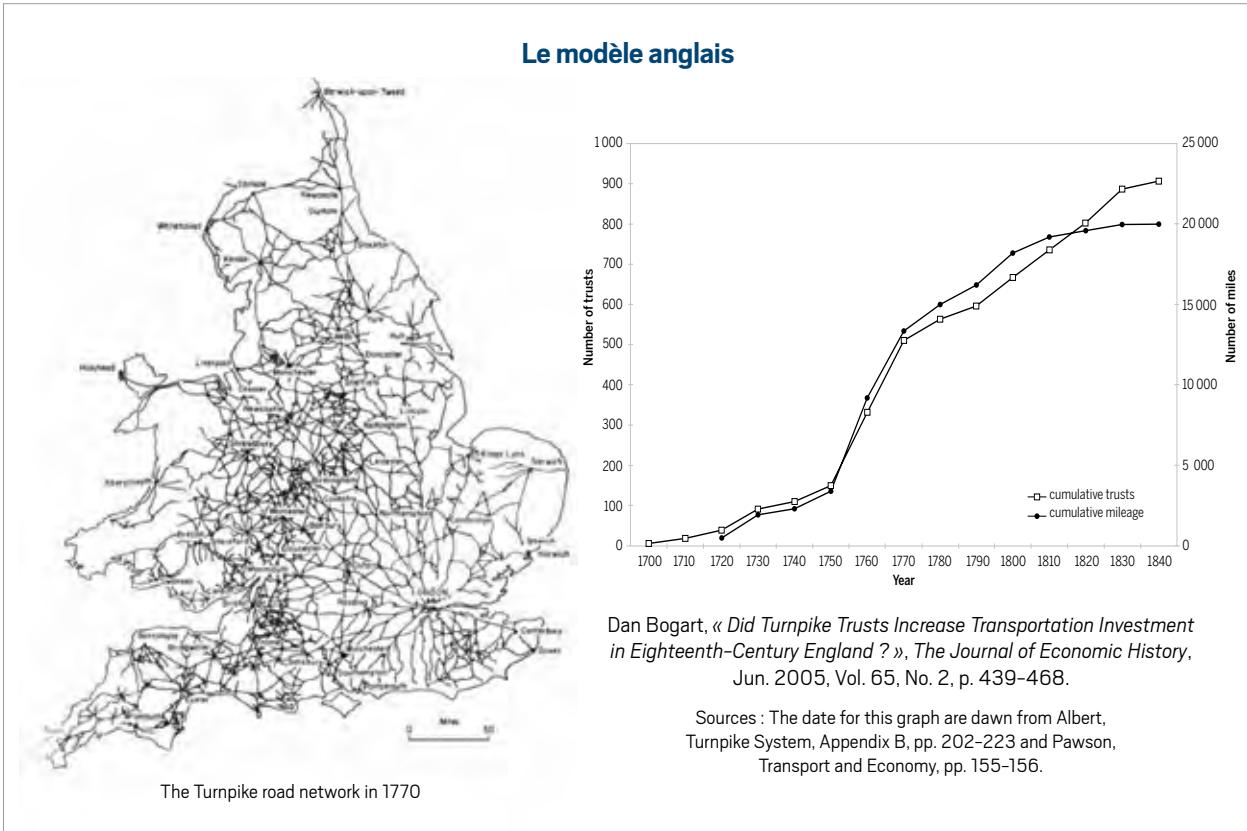
La nouvelle monnacature routière (1776)

Désignation de la route	Fonction dans le réseau	Largeur
Routes de première classe	« qui traversent la totalité du royaume, ou qui conduisent de la capitale dans les principales villes, ports et entrepôts de commerce. »	42 pieds
Routes de seconde classe	« par lesquelles les provinces et les principales villes du royaume communiquent entre elles, ou qui conduisent de Paris à des villes considérables. »	36 pieds
Routes de troisième classe	« qui ont pour objet la communication entre les villes principales d'une même province, ou de provinces voisines. »	30 pieds
Routes de quatrième classe	« les chemins particuliers, destinés à la communication des petites villes ou bourgs. »	24 pieds

l'État avait largement donné la priorité à l'extension et à l'amélioration du réseau routier.

Par ailleurs, le régime de la concession, qui se généralise à partir du XVII^e siècle, a permis à l'État de déléguer l'aménagement de canaux à des entrepreneurs disposant de capitaux importants et prêts à se lancer dans des chantiers hasardeux.

7. - Voir tableau ci-dessus intitulé « La nouvelle monnacature routière (1776) ».



Ce mode de financement a aussi été utilisée très ponctuellement pour la construction de ponts. À cette période, les contrats de concession prévoient, au-delà de la diversité de leurs formats, un cahier des charges imposées aux concessionnaires, l'indemnisation des propriétaires fonciers expropriés et la fixation du tarif du péage. La durée des concessions se révèle très variable et peut même porter sur des engagements à perpétuité. Et quand elles sont temporaires, elles donnent très souvent lieu à des prorogations. Alors que dans le cadre du débat actuel sur le financement des infrastructures se pose la question des reprises de concessions, sous l'Ancien Régime, des clauses de réversion au domaine public sont mentionnées de façon extrêmement allusive dans les cahiers des charges, mais elles posent effectivement des problèmes d'évaluation. L'exemple-type à la fin du XVIII^e est celui du canal de Bourgogne, qui avait été concédé à des entrepreneurs privés et qui fut repris par l'État.

La construction et l'entretien constituent précocement deux catégories de financement distinctes dans les comptabilités des Ponts et Chaussées. À mesure que le réseau s'étoffe au cours du XVIII^e siècle, la maintenance des communications devient un enjeu croissant.

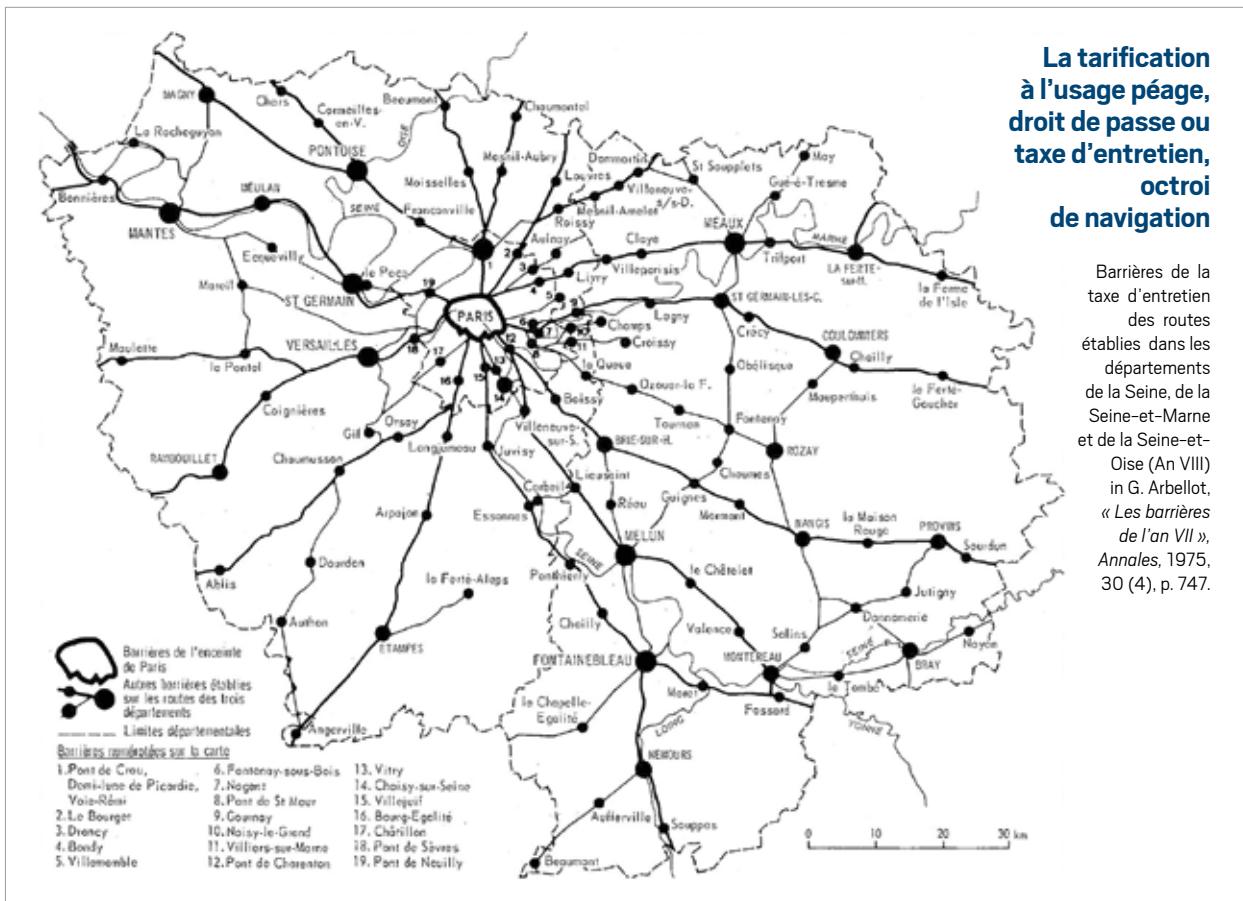
Si l'entretien courant doit maintenir les capacités fonctionnelles du réseau, les réparations, qui sont beaucoup plus difficiles à prévoir, s'apparentent parfois à une remise en état de l'infrastructure.

Par ailleurs, la monarchie puis l'État impérial, soucieux d'économiser les infrastructures routières récemment construites et de réduire le coût de leur entretien, se sont employés à définir les conditions de leur utilisation. La législation sur la police du roulage s'est ainsi attachée à fixer la charge des voitures et à réglementer les bandes de roulement de façon à économiser les revêtements routiers et à alléger la facture d'entretien.

Repenser le financement

La réforme du financement des infrastructures donne lieu à d'importants débats au XVIII^e siècle, qui se rejouent dans une large mesure au moment de la Révolution. C'est le cas d'abord de la concession dont le bilan se révèle assez mitigé en termes d'ouvrages effectivement réalisés. Se pose également le problème de savoir qui, des contribuables ou des usagers, doivent légitimement supporter le coût de la construction, puis de l'entretien des infrastructures. Vauban dénonce un système qui aiguise la spéculation et critique la perception d'un péage suspecté d'hypothéquer l'utilité de la nouvelle infrastructure. À contrario, les partisans de la concession considèrent qu'elle permet de faire supporter le risque sur des acteurs privés, de garantir a priori une gestion des fonds plus efficiente et de réduire les délais de construction. Ces débats se poursuivent au cours de la période révolutionnaire en se référant aux modèles étrangers, notamment à l'exemple anglais⁸.

8. - Voir page8, encadré « Le modèle anglais »



Outre-Manche, le Parlement accorde des concessions pour les canaux comme pour les routes (avec une durée moyenne de 21 ans pour la concession d'une *turnpike road*). L'autre référence très largement évoquée par les administrateurs ou les économistes français du XVIII^e siècle est celui des Pays-Bas autrichiens, qui ont adopté très précocement le système du péage.

La réforme de la tarification à l'usage constitue un autre objet de débat politique. Au XVIII^e siècle les routes royales, financées principalement par les ressources de l'impôt et la réquisition en travail, sont gratuites. Symétriquement, la monarchie va s'employer tout au long du XVIII^e siècle à réduire les nombreux péages perçus sur le réseau secondaire au profit des seigneurs, en décidant la suppression de droits insuffisamment fondés au terme d'une procédure de vérification des titres et procéder à l'indemnisation des perceptions légitimes. En 1790, quand les autorités révolutionnaires suppriment les péages féodaux, seuls sont conservées les perceptions concédées à titre de dédommagement pour la construction et l'entretien d'infrastructures, à commencer par les canaux.

À partir du Directoire, quand l'État rétablit la tarification à l'usage, il apparaît politiquement impossible de reprendre le terme de « péage », dont les cahiers de

doléances permettent de mesurer l'impopularité. Les débats parlementaires de l'époque rendent compte non seulement de la réflexion sur ces nouvelles désignations, mais aussi plus largement sur les modalités de perception de droits administré par l'État. La taxe d'entretien, autrement appelé droit de passe, est perçue de 1797 à 1806, date à laquelle elle est remplacée par une imposition sur le sel. De même pour les voies d'eau, l'octroi de navigation, instauré en 1802) est affecté à l'entretien des liaisons fluviales⁹.

En guise de conclusion, cette présentation n'a certes pas vocation à tirer les « *leçons de l'histoire* », mais à montrer l'intérêt qu'il y a à inscrire l'analyse de l'action publique dans la longue durée, alors que les politiques publiques ont souvent tendance à se centrer sur le temps présent. ■

9. - Voir l'encadré ci-contre intitulé « La tarification à l'usage péage, droit de passe ou taxe d'entretien, octroi de navigation ».

DÉBAT



Yves Crozet
Économiste, conseil scientifique de TDIE

Ce que nous dit Anne Conchon est qu'on n'aimait pas le péage et l'on préférait une taxe d'entretien, qui n'est pas liée au concessionnaire, mais au secteur public. Je vous laisse réfléchir pour savoir si vous êtes plutôt anti-concessions, comme l'était Vauban, ou pour les « turnpikes ».

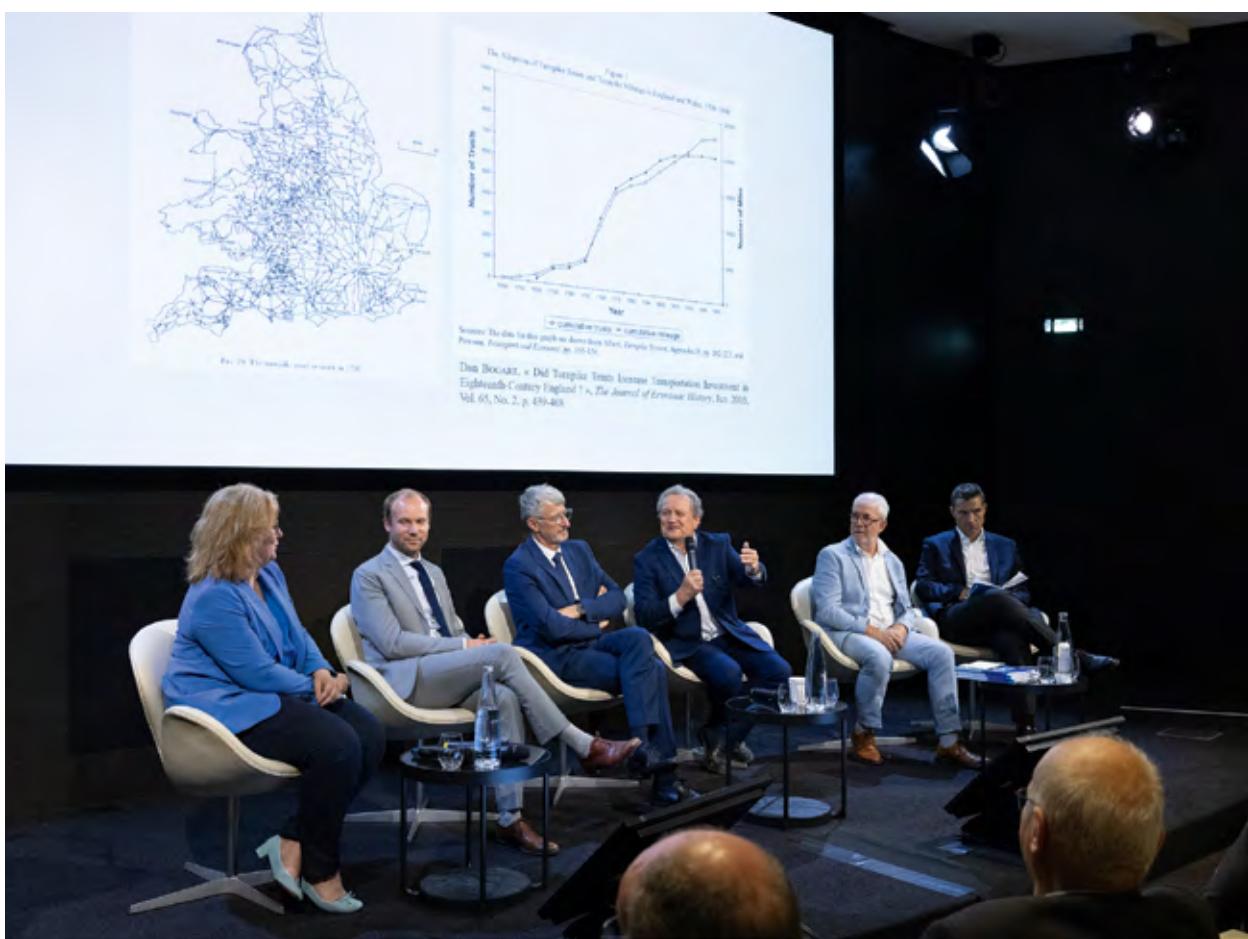
Quand Adam Smith parle des cinq devoirs du souverain dans son texte en 1776, il est assez critique du système privé et souligne que les gestionnaires des infrastructures ne les entretiennent pas bien, limitent le poids pour ne pas dégrader l'infrastructure et augmentent les prix. Le premier économiste nous dit que la gratuité est peut-être une bonne solution !

C'est ce qui va se passer au XIX^e siècle. On va progressivement concevoir que c'est un bien collectif, une chose commune, et qu'il vaut mieux qu'il soit gratuit pour augmenter l'utilité générale.

En Grande-Bretagne, aujourd'hui, vous n'avez pas une seule route à péage mais des péages fictifs, des « shadow tolls ». Ce sont des entreprises privées qui gèrent les autoroutes avec un cahier des charges, mais elles sont payées par la collectivité parce que l'autoroute est gratuite.

En France, nous avons plus de 9 000 km de routes à péage : grâce à ce système, nous avons pu équiper le pays et avoir des infrastructures de bonne qualité. Mais nous ne recommanderons pas que les concessions deviennent éternelles et soient à fief !

Olivier Jacquin, êtes-vous plutôt d'accord avec Vauban ou êtes-vous d'avis que nous avons besoin du secteur privé ?





Olivier Jacquin
Sénateur de Meurthe-
et-Moselle

Vous avez dit qu'il ne fallait pas mettre la question des péages en avant au moment de la Révolution. J'ai un souvenir récent avec la loi d'orientation des mobilités, juste après les Gilets jaunes,

où l'on ne pouvait pas évoquer les péages urbains.

Je me permettrais une digression sur un article du droit maritime qui est toujours utilisé aujourd'hui et qui remonte à plusieurs millénaires : la théorie des avaries communes, dont je vais vous parler en lien avec les zones à faible émissions (ZFE) et les péages. La théorie des avaries communes est une règle de droit maritime pour garantir les marchandises sur un navire qui ferait face à un péril. Le capitaine peut être amené à prendre des décisions pouvant en abîmer certaines pour préserver le bateau, puis on fait les comptes à l'arrivée. S'il y a une avarie pendant le transport, à l'arrivée ce sont les gagnants, ceux qui sont arrivés à bon port, qui se répartissent la charge d'indemniser les perdants du voyage.

Blanche Segrestin, une excellente chercheuse de l'École des Mines, a remis cette question sur la table pour la réadapter à propos des ZFE. Lorsque celles-ci ont été mises en place, je me suis dit qu'elles étaient faites pour vendre des voitures, mais pas pour être utilisées. Avec Blanche Segrestin, nous avons pensé que, plutôt que de pénaliser ceux qui sont amenés à mettre leur voiture à la poubelle, il fallait élargir la base taxable et rendre l'exercice beaucoup plus supportable. On pourrait donc inclure les touristes par la taxe de séjour, dès lors qu'ils bénéficieront d'un air de qualité dans leur destination ; de même pour les propriétaires immobiliers qui auront moins de réfection de façades à faire... Blanche Segrestin et son équipe mènent actuellement une étude sur la métropole de Nancy et en partenariat avec elle pour tester l'applicabilité d'une telle mesure.



Yves Crozet : Que se passe-t-il sur la qualité de l'air ?

Olivier Jacquin : On a supprimé les ZFE sans régler le problème de la qualité de l'air. Quitte à mettre en place une régulation, autant la rendre plus intelligente et plus efficace.

Yves Crozet : Quelle est l'ambition de la Région Grand Est en matière de tarification de la route, alors que le péage semblait avoir mauvaise presse ?



David Valence
Président du COI,
président de la commission
Transport de la Région
Grand Est

En Grand Est, nous sommes au cœur du corridor de transport de marchandises entre la mer du Nord et la Méditerranée. L'abandon de l'écotaxe en 2015 a été perçu comme un défaut de solidarité nationale. Dès la création de la région en 2016 et avant même que le droit ne l'imagine, son président Philippe Richert a souligné que nous souhaitions trouver une solution pour régionaliser des mécanismes d'éco-contribution ou d'écoredevance. Le droit nous en a donné la possibilité, avec la loi Climat et résilience¹⁰, qui permet de lever des écocontributions liées à la gestion d'une infrastructure, et avec la loi « 3DS »¹¹, qui permet à des régions de se positionner en gestion sur le réseau routier national non concédé, ce que nous avons fait. Actuellement, nous sommes gestionnaires d'infrastructures par délégation pour sept ans, notamment sur les deux axes emblématiques de l'A31 nord-sud vers le Luxembourg et de la route nationale 4 entre Strasbourg et la région parisienne.

Nous souhaitons en effet lever une écocontribution sur les poids lourds sur ces axes à l'horizon 2027. Sur l'A35 et l'A36, nous sommes exactement sur les mêmes systèmes globaux de déplacement de marchandises : cela n'aurait donc pas de sens que le département d'Alsace puisse lever cette redevance sans nous puissions le faire. Nous avons donc une discussion très nourrie avec les acteurs du monde routier, notamment sur notre capacité à accompagner leur stratégie de verdissement de leur flotte avec le produit de cette écocontribution.

10. - [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021](#) portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

11. - [Loi n° 2022-217 du 21 février 2022](#) relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification.



Comme Philippe Duron, je suis agrégé d'histoire et je trouve d'abord très intéressant de revenir à une des origines de la densité du réseau routier français. Nous avons deux grands moments d'extension du réseau routier : le règne de Louis XV, avec le lancement de grands investissements, et le XIX^e siècle sous Napoléon III. Ces grands moments de progression expliquent que nous ayons le réseau routier le plus étendu d'Europe.

Cette réflexion sur les infrastructures et les connexions entre les territoires ne naît pas avec le saint-simonisme. Cette idée de la connexion comme facteur de richesses, naît avant, avec l'esprit des Lumières,

Je suis également convaincu qu'une partie de la mauvaise publicité des péages vient de cette époque. Le sentiment erroné d'une forme d'appropriation d'un bien public et d'empêchement à circuler pourrait pousser certains à développer le flux libre.

Je suis aussi très frappé par le fait que, chaque fois que l'on parle d'infrastructures, nous avons un grand débat sur le bien public avec un grand « *B* », l'intérêt général et l'intérêt public. À cet égard, nous sommes aujourd'hui en plein désarroi. J'ai parfois l'impression que l'on met derrière le terme d'aménagement du territoire une simple réponse aux demandes du territoire. Notre incapacité à définir l'aménagement du territoire atteste de notre désarroi actuel sur ce qu'est l'intérêt général. J'ai aussi été frappé par ce que vous disiez sur le paragondage. La France est la grande puissance du XVIII^e siècle, mais elle est déjà fortement concurrencée par la Grande-Bretagne. On peut se demander dans quelle mesure cette volonté d'équiper le pays se faisait dans une dynamique de quasi-concurrence entre les nations.

Enfin, le pouvoir des mots est très français. Quand on parle de taxes d'infrastructures, celui qui perçoit a effectivement changé, mais il y a toujours quelqu'un qui paye. Au XVIII^e siècle, sans surprise, c'est l'usager ou le contribuable.

Je formulerais deux questions :

D'une part, y a-t-il un lien entre la stabilité politique et la capacité à construire des grandes infrastructures au XVIII^e siècle ? D'autre part, avec le ferroviaire, les années 1820 en France et la grande loi de 1842¹², on bascule dans quelque chose de nouveau. Le débat sur la façon de financer une infrastructure a été gagné à partir du moment où les coûts de financement sont incomparables avec ceux de la route au XVIII^e siècle ?

Anne Conchon : Assurément, la question du Bien public et de l'intérêt général sous-tend la politique d'équipement du territoire. Cette aspiration revendiquée par l'État comme par les promoteurs privés est cependant à déconstruire au filtre d'enjeux souvent complexes.

Concernant le lien entre politique de transport et stabilité, la question se pose moins sur le plan politique que par rapport au contexte militaire. Au cours du XVIII^e siècle, la monarchie a été amenée à faire des arbitrages pour financer la guerre, quitte à utiliser des fonds initialement affectés aux infrastructures de transport. En décidant de recourir à la corvée en 1738, l'État affirme sa volonté non seulement d'entreprendre une politique routière à moindre frais, mais aussi et de minimiser les risques de détournement financier. Quant aux conflits révolutionnaires puis napoléoniens, ils ont largement contribué à déstabiliser la politique d'équipement.



12. - [Loi du 11 juin 1842](#) relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer



Concernant le modèle anglais des « *turnpike roads* », il est traditionnellement présenté dans l'historiographie comme un moyen capitaliste de financer des infrastructures de transport. D'autres solutions mises en œuvre dans d'autres pays européens et en France, avec le recours à la réquisition en travail et un financement par l'impôt, présentent une rationalité sinon une efficience certaines au regard des contextes territoriaux et des configurations socio-économiques. Par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'en Angleterre la tarification à l'usage cohabite avec des prestations en travail – le « *parish repair* » fournies par les habitants des paroisses.

La réflexion sur les liens entre financement d'infrastructures et développement économique gagnerait assurément à être approfondie. Si les communications sont usuellement présentées comme des leviers de la croissance, il reste cependant difficile de mesurer les retombées économiques (accroissement des circulations marchandes, formation d'un marché national, diminution des prix de transport...). Symétriquement la contribution de la croissance économique du XVIII^e siècle au financement des infrastructures constitue un point relativement aveugle de l'historiographie.

Pour vous répondre je citerai la recherche de Yuqing Zhu, une étudiante dont j'ai encadré la thèse de doctorat sur le financement des infrastructures de transports dans la première moitié du XIX^e siècle¹³. Son objectif est de comprendre comment l'État est parvenu à cette époque à assumer le financement d'une ambitieuse politique de Travaux publics marquée par l'accumulation de dépenses routières, fluviales et ferroviaires. Elle montre bien les arbitrages qui sont effectués par mode de transport (route, voie d'eau et chemin de fer) pour l'emploi des fonds publics et pour la mobilisation du

crédit privé. En raison de l'importance des capitaux à réunir, le financement de l'aménagement des voies ferrées prend un tour nouveau avec la sollicitation des marchés financiers. Symétriquement, alors que se développent les premières lignes ferroviaires, il est frappant de noter la continuité entre la matrice de la concession forgée au XVII^e siècle pour les canaux et sa transposition pour les chemins de fer.

Yves Crozet : Concernant la question sur le ferroviaire, construire une voie ferrée au XIX^e siècle coûte à peu près vingt fois plus cher qu'une route. Comme l'a souligné David Valence, le besoin financier est tel qu'il faut en venir au système de concession. Vous me voyez venir : a-t-on besoin de beaucoup d'investissements dans les années futures pour les routes qui sont concédées actuellement ?

Anne Conchon nous dit qu'on n'investit pas quand il y a des guerres. Je vous rappelle que le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui correspond un peu à cette configuration. Je me tourne vers mes deux voisins, qui sont des élus, à propos de la rareté de l'argent public. Le réseau routier grenoblois a été entièrement rénové récemment, sans contribution de ceux qui roulent sur cette partie, mais avec les contributions de ceux qui empruntent la partie à péage.

Certaines concessions autoroutières demandent actuellement qu'on leur redonne tout ou partie de la concession pour y adosser des sections de route qui sont gratuites et qu'elles proposent d'entretenir. Sylvain Laval, comment voyez-vous, en tant que Grenoblois, cette idée d'avoir des routes intégrées dans des concessions, même si elles restent gratuites ?

13. - Yuqing Zhu, *Le financement des grands travaux publics en France 1821-1857*, Université Paris 1, 2023.



Sylvain Laval
Maire de Saint-Martin-le-Vinoux et président du SMMAG

En écoutant Anne Conchon, on se rend compte que l'on se pose toujours à peu près les mêmes questions. Dans le fond, nous n'avons rien inventé et les problématiques étaient les mêmes : qui construit, comment organise-t-on, comment gère-t-on, et qui doit contribuer au financement, à l'entretien ?

Pour répondre à la question posée, nous sommes au cœur des sujets d'aujourd'hui. On a besoin de recettes pour entretenir nos routes, mais il y avait des logiques d'affectation, pour les routes principales – les routes royales font penser aux routes nationales – et pour les routes secondaires. Ce sont exactement les questions que l'on se pose aujourd'hui. Nous sommes beaucoup ici à exprimer la nécessité d'une affectation beaucoup plus claire et précise de ces recettes pour entretenir les routes.

Pour la majorité des routes locales – j'englobe ici les départements, les intercommunalités et les communes –, il n'y a pas de modèle de financement spécifique, puisqu'elles dépendent du budget général des collectivités. C'est toute la difficulté et ce sujet est au cœur des débats d'Ambition France transports¹⁴. Il nous semble nécessaire d'avoir au moins une part d'affectation de recettes pour entretenir les routes à forte circulation, qui sont des autoroutes urbaines gratuites, sur lesquelles passe énormément de trafic, et les routes départementales ou locales qui supportent la plupart de nos infrastructures de mobilité.

Tout cela est connecté. Si l'on veut faire passer du transport collectif, du covoitage, des systèmes de parking organisé, des services et des infrastructures vélo, il faut un modèle de financement de ces routes.

Yves Crozet : La Région Sud est assez ambitieuse sur le report modal, le développement du covoitage, etc., alors que c'est une région où la part du vélo est extrêmement faible.

Parmi les multiples solutions, doit-on inclure des taxes d'entretien qui reviennent au secteur public ? Met-on une concession avec des ressources aux acteurs privés pour qu'ils entretiennent la route ? Peut-on imaginer des systèmes de partenariats publics-privés (PPP) ? Comment voyez-vous les choses dans votre région, notamment l'avenir de l'autoroute A8 ?



Jean-Pierre Serrus
Maire de La Roque-d'Anthéron, vice-président en charge des Transports et de la mobilité durable de la région Sud

Je vois tout cela avec beaucoup de prudence, car il est beaucoup plus facile de prendre en compte les événements passés et les critiques sont un peu rapides. Avec des autoroutes qui s'arrêtaient en cul-de-sac et une ville complètement saturée, Marseille est un bon exemple. Nous avons eu deux modèles. Pour traverser Marseille diamétriquement, via le tunnel Prado-Carénage, le péage a été institué et il est critiqué : pourquoi ces sommes considérables ne sont-elles pas redistribuées ? Nous avons également la rocade L2, qui a été mise en place via un PPP. Je pense que le modèle pour le développement de ces routes doit faire l'objet de très grands consensus en amont.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous sommes davantage sur une prédominance du ferroviaire que sur une recherche de déploiement ou de développement du routier.

Qu'a-t-on fait sur le ferroviaire ? Avec le président Nègre, nous pourrions vous faire un exposé sur la constitution de la société nouvelle de la LNPCA, la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Nous avons d'abord décidé que de l'argent public devait y être consacré et que, selon un effort considérable mais très vertueux, les territoires allaient financer.

Ce sont d'ailleurs les territoires qui ont mis le sujet de la mobilité « *sur le dessus de la pile* ». Le premier budget des régions est constitué par les transports car nous ne pouvons pas faire fonctionner nos territoires sans mobilité.

Pour revenir à la LNPCA, même si ce n'est pas exactement la question que vous avez posée, les territoires se sont mobilisés : une région, trois départements, trois métropoles, quatre communautés d'agglomération ont dit qu'ils la finançeraient à 40 %. Puis ils ont pris leur responsabilité vis-à-vis d'un certain nombre d'acteurs. Nous avons institué par la loi la possibilité d'avoir une ressource propre sur les mètres carrés de bureaux ainsi qu'une taxe additionnelle sur le tourisme. Ensuite, on s'est tourné vers l'État pour le financement de cette liaison entre Marseille et Menton, et donc aussi entre Perpignan et Menton, avec la gare de Marseille. Il s'agit

14. - Sur une durée de trois mois, de mai à juillet 2025, la conférence « Ambition France transports » vise à redéfinir le financement des mobilités d'ici 2040. Pour en savoir davantage, [voir le site dédié](#).



d'un aménagement national et même européen, la liaison entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Aujourd'hui, l'affaire est bouclée au niveau régional - la région a payé et les acteurs économiques ont accepté de contribuer -, mais on a du mal au niveau de l'État et de l'Europe.

Il faut mettre en premier dans l'ordre des priorités la nécessité d'avoir des systèmes de mobilité répondant à nos objectifs. Il y a urgence car la transition écologique vient s'ajouter à la qualité de vie et au développement économique. J'étais très favorable à ce que cette conférence s'appelle « France ambition transports », parce qu'il y a beaucoup d'ambitions là-dessus, mais, pour avoir l'ambition, il faut fixer des ordres de priorités.

J'ai l'impression qu'il manquait au XVIII^e siècle cette notion de décentralisation. Cette décentralisation est essentielle et elle a deux aspects : il y a plusieurs interlocuteurs autour de la table et il y a un rapport de proximité avec les usagers, qui sont aussi les décideurs : dans un débat électoral municipal ou régional, ces sujets sont centraux. Quand TDIE travaillera l'an prochain sur le questionnement des grands candidats aux élections municipales, vous verrez quel est le poids des transports, mais que l'on ne s'y trompe pas : le rapport des citoyens à la mobilité est beaucoup plus important aujourd'hui qu'il ne l'était vraisemblablement au cours des époques précédentes : vivre aujourd'hui est intimement lié à la façon dont on peut se déplacer sur son territoire.

Yves Crozet : L'exemple de la LNPCA est pertinent. Si l'on veut faire des développements ferroviaires, on ne peut pas les faire payer par l'usager. Le contribuable local

joue le jeu et met 40 %. Il reste le contribuable national, qui est sollicité un peu partout.

Olivier Jacquin avait signé, avec quelques élus, une demande de baisse des péages ferroviaires. Si vous baissez les péages ferroviaires, l'argent pour compenser cette baisse devra venir de l'État. Peut-être devra-t-on prendre l'argent sur des taxes de séjour...

Olivier Jacquin : Concernant la baisse des péages, la condition absolue est de maintenir les financements de l'entretien du réseau. Nous sommes actuellement sur un contrat de performance avec SNCF Réseau qui va voir le réseau se dégrader. Dans l'atelier 3 de la conférence de financement sur le ferroviaire, ma motivation principale est de ne pas voir l'état du réseau se dégrader. Je dis qu'il faut baisser le prix des péages parce que je considère que l'usager paye largement sa part et qu'il faut actionner les leviers permettant d'augmenter l'offre. C'est aussi pour cela que je travaille à une proposition de loi pour apporter des éléments de régulation à l'ouverture à la concurrence, tant il me semble qu'il y a actuellement des désordres qui vont se développer avec sa probable montée en puissance, tant pour les voyageurs que pour les entreprises ferroviaires et les cheminots.

Yves Crozet : Le niveau des péages sur les TGV serait une sorte de « barrière à l'entrée », qui ne permettrait pas d'atteindre une rentabilité. Mais vous dites également que si l'on baisse les péages, il y a un risque de capture de la rente par d'autres. Est-ce là qu'intervient la régulation de la concurrence ?



Olivier Jacquin : Oui. Par rapport à la notion de bien public, la priorité absolue est de maintenir en état le réseau ferroviaire en cherchant des financements ailleurs, notamment à travers l'écotaxe poids lourds ou bien les certificats d'économie d'énergie appliqués au ferroviaire. Bercy bloque considérablement cette réflexion. Nous avons eu une conférence au ministère la semaine dernière où la seule solution proposée était le PPP, sans aucune ouverture quant à une contribution des modes moins vertueux sur le plan environnemental¹⁵. Nous ne pourrons pas avancer ainsi.

Yves Crozet : David Valence, vous êtes aussi sur des perspectives innovantes en matière de ferroviaire dans votre région, avec la ligne que vous avez mise, en quelque sorte, en concession avec vos propres financements. Comment voyez-vous la situation avec des financements régionaux et comment faire des améliorations sur le ferroviaire ?

David Valence : J'ai présenté ce matin en visioconférence, devant la commission mobilité de la région Grand Est que je préside, un rapport pour créer une société publique locale (SPL) Infrastructures. Cette réflexion est partie de notre volonté, dès 2016, d'ouvrir la « boîte noire » du ferroviaire. Avec les présidents successifs et l'exécutif régional, nous partagions le sentiment qu'on payait dans beaucoup de domaines, sans pouvoir en

discuter les termes. Par exemple, une région finance 100 % de l'acquisition des nouveaux matériels ferroviaires, 100 % des opérations à mi-vie après vingt ans sur les matériels ferroviaires, 100 % des révisions générales tous les dix ans sur les trains Corail. Pour autant, jamais nous n'imaginons discuter avec SNCF Voyageurs des composantes ou des caractéristiques des marchés proposés. Autre exemple, les lignes de desserte fine du territoire ne sont pas seulement des lignes où il y a deux allers-retours par jour. Ces lignes peuvent représenter environ 30 % du réseau et près de 28 % des trafics et des voyageurs. Ces lignes sont donc proportionnellement autant fréquentées que les autres. Les lignes Strasbourg-Lauterbourg ou Épinal-Nancy sont techniquement des « petites lignes », mais on parle de milliers de montées tous les jours.

Nous investissons parfois 90 % ou 100 % des montants mais, s'il s'agissait de discuter la consistance des opérations de travaux, qui étaient souvent des « rustinages » ou des travaux d'urgence avec SNCF Réseau. Nous étions renvoyés à notre prétendue incapacité technique, il y a neuf ou huit ans, et nous avons souhaité évoluer vers une relation davantage contractuelle et nous doter des moyens de piloter les politiques publiques sur ce que nous finançons majoritairement, c'est à dire le matériel roulant et les lignes de desserte fine dont on estime qu'elles sont nécessaires.

15. - Il s'agissait de la deuxième journée thématique de la conférence Avenir France transport, au ministère de l'Économie et des Finances, le 12 juin 2025

Nous sommes extrêmement prudents sur les projets de réouverture de lignes fermées depuis plus de dix ans, qui fleurissent partout en France et nous semblent distraire de ce qui doit être le cœur du débat : le réseau structurant et ce qui est circulé.

Nous avons créé la SPL Grand Est Mobilités pour le matériel roulant avec un modèle de concession et nous sommes en train de créer la SPL Grand Est Infrastructures que nous allons reprendre en propriété, notamment des lignes de desserte fine particulièrement circulées. La ligne Nancy-Vittel-Contrexéville n'est pas complètement fermée : une section est aujourd'hui circulée et c'est d'ailleurs ce qui donne de l'intérêt économique au projet. C'est une expérimentation pour innover sur la manière de rénover une voie ferrée par rapport à ce que Réseau a l'habitude de faire.

Nous faisons des comparaisons avec d'autres systèmes ferroviaires que notamment ceux de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse. Par ailleurs, nous pensions qu'il était possible d'exploiter moins cher pour faire rouler plus de trains et développer l'attractivité, y compris dans une zone en partie périurbaine et en partie rurale. C'est la raison pour laquelle on a joint les deux.

Ce qui s'est passé a démontré la pertinence du PPP sur cet axe. En investissement, le groupe ferroviaire était candidat avec Keolis, associé à un grand groupe privé de BTP. Cette candidature a été battue sur le type d'investissement par l'offre de Nova 14 (NGE et Transdev). On nous a proposé un système de signalisation pratiqué en Suisse, permettant d'économiser plusieurs dizaines de millions d'euros. On peut donc innover quand on sort du cadre. Sur les circulations ferroviaires, nous arrivons avec une réponse : le train au kilomètre coûte en moyenne 17 euros sur cette nouvelle offre, alors qu'on le paye en moyenne 23,80 euros en Grand Est. La démarche était la bonne, et nous avons aussi beaucoup appris en faisant.

Évidemment, on ne fera pas sur Metz-Thionville-Luxembourg - première ligne de fret ferroviaire de France en tonnage avec près de 30 000 montées par jour - ce que l'on fait sur une ligne en antenne dans une zone péri-urbaine et rurale. Les contraintes de l'infrastructure ne sont pas les mêmes. Néanmoins, cela fait écho à la variété des modèles de portage des investissements qu'évoquait Anne Conchon. Nous avons obtenu des dessertes d'aménagement du territoire dont on parle souvent dans l'atelier 3 de la conférence de financement des mobilités, mais sans entrer dans le détail de leur consistance. Aujourd'hui, nous voulons bien payer avec de l'argent public mais nous nous dotons des outils pour décider, tout simplement.

Yves Crozet : Dans les années qui viennent, nous aurons besoin de financements d'État, et d'actions résolues de la part des différents niveaux de collectivités territoriales. Comment voyez-vous les choses, en tant qu'élus et futurs coprésidents de TDIE ?

Jean-Pierre Serrus, un événement-clé aura lieu le 1^{er} juillet entre Nice et Marseille. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ? Et que pouvez-vous nous dire, de façon plus générale, sur les 25 ans à venir, en tant que président de TDIE ?

Jean-Pierre Serrus : Je ferai l'apologie du pragmatisme et je citerai quelques chiffres permettant de comprendre pourquoi il faut être pragmatique. Le budget de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'élève à environ 3 milliards d'euros, dont 1,5 milliards pour les transports et la mobilité. Le budget de fonctionnement est de 800 millions cette année, soit 100 millions d'augmentation depuis l'année précédente. Et nous allons appliquer le versement mobilité régional, soit 37 millions. En face, les résultats sont satisfaisants : nous avions 520 trains et nous en aurons 760, nous avions 700 000 voyageurs par semaine, nous en avons 1,1 million et nous en aurons bientôt 1,5 million.



Cela représente du report modal et de la décarbonation, mais ce sont des efforts financiers sans précédent. On explique qu'il faut que nous fassions tous des efforts sur le plan national, mais une région comme la nôtre aura 80 millions d'euros de recettes en moins. Comment être dogmatique face au « choc » que cela représente ? Nous sommes donc très pragmatiques.

Nous avons ouvert à la concurrence sans aucun dogmatisme, parce que c'était un levier. Cela nous a permis, avec une filiale privée de la SNCF, une augmentation de 75 % de l'offre sur l'étoile ferroviaire de Nice, à coût constant. Nous avions 70 allers-retours et nous en aurons 130. Nous avions 7 allers-retours sur Marseille-Toulon-Nice et nous en aurons 15. Nous avons également pris en compte l'ensemble du coût. C'est là qu'intervient la notion d'autorité : sur la ligne Marseille-Toulon-Nice, les 16 nouveaux trains, propriété de la région, représentent 250 millions d'euros d'investissement.

Par conséquent, faisons tous preuve de pragmatisme. Nous entrons dans une période où les échanges et les retours d'expérience seront essentiels, parce que l'équation est particulièrement complexe. Je ne pense pas qu'il y ait un modèle. Je pense que l'on ne peut s'interdire aucune piste ni aucune solution.

Sylvain Laval : Nous aurons besoin de repenser partiellement le modèle de financement de nos politiques de mobilité pour les infrastructures, mais aussi pour les services.

Au sein des autorités organisatrices régionales et urbaines, nous avons un énorme enjeu de financement des politiques de mobilité du quotidien. Nous sommes attendus là-dessus : ce sera un des enjeux des décennies à venir pour nos habitants. Dans les zones denses, le modèle doit aussi répondre aux demandes de connexion entre les périphéries et les centres urbains. Ce modèle est à bout de souffle et nous avons un enjeu fort : penser ce nouveau modèle de mobilité qui amène les financements et permet de les faire circuler.

Nous ne pourrons pas éluder les questions d'organisation et de structuration de ces sujets aux différentes échelles. Nous aurons certainement besoin de reboucher le cadre, sans nécessairement refaire une grande loi, ni tout « détricoter ».

Des ajustements devront être faits de façon à mieux structurer la compétence des mobilités, qui est beaucoup trop dispersée. Recadrer les choses permettra aussi de clarifier les financements apportés.

Nous avons aussi des enjeux de structuration à l'échelle des bassins de vie, qui sont souvent les bassins de mobilité. Ce travail, à l'échelle de vie des habitants, n'est

pas totalement abouti. Il faudra favoriser les regroupements, être de plus en plus efficents, faire baisser nos coûts de fonctionnement.

On parle beaucoup et à juste titre des infrastructures, mais il ne faudrait pas oublier qu'un des grands enjeux des décennies à venir sera de financer le fonctionnement. Il faudra assurer ces services, faire rouler les bus, les trams, entretenir tout cela. Il faudra regrouper et mieux structurer pour jouer sur les économies d'échelle et l'efficacité. C'est un des grands enjeux des années à venir et nous aimerais qu'il soit un peu plus présent au cœur de la conférence de financement.

Yves Crozet : Anne Conchon, quel est votre point de vue ?

Anne Conchon : Il y a effectivement des questions de régimes de temporalités que je trouve extrêmement intéressantes. Je suis ces débats parce qu'ils permettent aussi d'éclairer à rebours des questionnements antérieurs et de mesurer l'écart entre les enjeux politiques actuels et le pragmatisme des administrateurs aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Yves Crozet : Claude Abraham, lorsqu'il présidait le tunnel Prado-Carénage, me disait qu'il y avait un mystère de l'élasticité qu'il appelait le « mur du sou ». Il pouvait augmenter les prix du tunnel et il ne passait rien, la fréquentation ne bougeait pas. Il avait même l'impression que plus les prix augmentaient, moins il se passait quelque chose. Mais il y a un moment où le « mur du sou » se réveille : en ajoutant un seul sou, on fait tout basculer.

Les utilisateurs des autoroutes à péage disent que c'est cher mais qu'ils sont contents du service et que cela peut continuer. Tout le monde s'appuie sur ce constat pour dire qu'on peut maintenir les péages au niveau auquel ils sont. Du point de vue du citoyen, de l'électeur, du contribuable, la position est un peu différente. Rappelons-nous qu'en Grèce, la concession de l'autoroute à péage autour d'Athènes a été renouvelée à l'identique avec des péages élevés : il n'y avait plus rien à construire mais ces péages permettaient à l'État grec de se désendetter. ■

CONCLUSION



Philippe Duron

Coprésident de TDIE

La présence et l'intervention de Madame la professeure Anne Conchon a mis en perspective le financement des infrastructures dans la longue durée. Elle a souligné les permanences depuis l'Ancien Régime

jusqu'à aujourd'hui. La volonté du pouvoir royal de moins financer la route pour développer des canaux, c'est déjà une tentative de report modal !

Nous n'avons pas évoqué une chose remarquable, la permanence des grands corps, qui a sans doute pesé dans la continuité de la réflexion et la qualité de nos infrastructures. Certains corps d'ingénieurs, Eaux et forêts, Ponts et chaussées, sont présents sous l'Ancien Régime et cette permanence est plus forte dans l'administration que dans la politique.

Concernant les limites, Yves Crozet a évoqué le « mur du sou ». On voit en effet une très forte sensibilité à l'impôt ou à la taxe lorsqu'ils deviennent excessifs. Depuis le Moyen-Âge en France, en Allemagne ou ailleurs, révoltes populaires sont des révoltes anti-fiscales. Quand l'impôt s'ajoute aux difficultés de la vie, les gens disent « on ne peut plus ». Ce qui s'est passé avec les Gilets jaunes a beaucoup ressemblé à une révolte antifiscale de l'Ancien Régime.

Par ailleurs, certains territoires, certains particularismes ont une approche particulière de la fiscalité. Avec le premier coprésident-délégué de TDIE, Jacques Oudin, nous étions allés à Rennes rencontrer rencontré Ambroise Guellec, ancien ministre de la Mer et vice-président transport de la Région Bretagne. Pour lui la tarification de la route était difficilement envisageable en Bretagne. Dans l'inconscient breton, la gratuité de la route devait remonter au mariage d'Anne de Bretagne et du roi de France, Charles VIII à moins qu'il ne s'agisse de Louis XII.

DÉBAT

Les intervenants :

- Olivier Jacquin, sénateur de Meurthe-et-Moselle
- Sylvain Laval, vice-président de Grenoble-Alpes Métropole, président du SMMAG
- Jean-Pierre Serrus, vice-président de la Région Sud-Paca
- David Valence, président du COI

Le débat est animé par Yves Crozet, membre du conseil scientifique de TDIE
Professeur émérite à Sciences Po Lyon

Le financement des infrastructures de transport : Perspectives historiques XVIII^e-début du XIX^e siècle
Quelques éclairages pour les débats du XXI^e siècle



J'ai eu une expérience de cette nature comme président de la Région Basse-Normandie avec le projet d'autoroute A88 que mon prédécesseur n'avait jamais réussi à financer. Il manquait 100 millions. J'avais proposé aux présidents des départements du Calvados et de l'Orne, co-financeurs aux côté de la Région, soit d'augmenter leur contribution, soit de concéder. Ils choisirent cette deuxième solution, très surpris qu'un élu de gauche les amène à cette solution alors que les libéraux, qu'ils étaient, n'osaient pas s'y engager. Ce sont des anecdotes qui soulignent que la fiscalité est un vrai sujet. On ne devrait plus parler de taxes ou de fiscalité quand on parle de financement des autoroutes, mais de

redevance. Si l'on avait parlé d'une redevance poids lourds plutôt que d'une écotaxe, les gens auraient peut-être mieux compris qu'elle n'aurait concerné que les poids lourds, et que les recettes perçues auraient contribué à l'entretien ou au développement de l'infrastructure.

Nous aurions pu aborder la question du matériel roulant. L'Afit explora ce sujet sous la présidence de Gérard Longuet. L'étude des Rosco (« Rolling Stock Company ») adoptées en Angleterre avait retenu notre attention. C'est un vrai sujet et il y a sûrement des réflexions à mener sur les différentes solutions de financement. ■