

Comment financer les transports collectifs?

Au regard des coûts générés par les transports collectifs, les collectivités publiques doivent disposer de sources de financement importantes. Cependant, elles doivent actuellement faire face à de nombreuses difficultés (suppression de l'écotaxe...). Quelles sont néanmoins les perspectives d'évolution ?

es transports collectifs de proximité représentent un budget global de plus de 20 milliards d'euros. Ce budget est réparti de façon hétérogène entre les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'assurent pas la réalisation du même type de réseau de transports.

À titre d'exemple, le budget des transports franciliens représente plus de 40 % de ce montant soit deux fois plus que l'ensemble des vingt agglomérations munies d'un transport collectif en site propre (TCSP – tramway, métro, bus...).

Les autres réseaux de transport urbain représentent moins de 10 % de ce budget. Les régions, qui ont massivement investi dans le matériel roulant exploité par la SNCF, contribuent pour plus de 3 milliards d'euros alors que le transport départemental représente environ 2 milliards d'euros.

Depuis de nombreuses années, les dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports en commun sont en augmentation constante à l'échelle nationale.

Si les sources de financement du service public de voyageurs se répartissent entre différents acteurs, les marges d'évolution apparaissent faibles du fait de contraintes financières fortes.

C'est dans ces conditions qu'une réflexion doit être menée, à la fois sur la possibilité de créer de nouvelles ressources mais également pour optimiser leur gestion actuelle.

L'état actuel du financement dans les transports collectifs

Favoriser le report modal de la voiture vers les transports publics, objectif affiché par de nombreuses lois récentes^[1], passe notamment par l'amélioration de la qualité de l'offre en augmentant la fréquence et la vitesse commerciale des transports collectifs urbains. Toutefois,

Auteur

Alexandra Aderno et Aloïs Ramel

avocats SCP Seban et Associés



Écotaxe • Péage de transit • Tarification • Versement transport

⁽¹⁾ Telles que la loi MAPTAM ou la loi sur la transition énergétique.



un tel développement des transports a un coût qu'il faut pouvoir financer.

Or, l'ensemble des AOT ne dispose pas des mêmes ressources. En effet, si le versement transport, impôt acquitté par les employeurs publics et privés comptant plus de neuf salariés, permet de financer les réseaux de transport urbain, les départements et les régions n'ont, en revanche, aucune ressource fiscale dédiée et ce sont les dotations de l'État qui viennent équilibrer le budget consacré aux transports.

Par ailleurs, outre les recettes tarifaires perçues sur les usagers par toutes les AOT, le budget transport de ces collectivités territoriales est également financé en propre. À cet égard, il convient de rappeler que le service public des transports collectifs est systématiquement déficitaire, compte tenu du ratio entre le coût de son exploitation et les recettes commerciales. En effet, ce taux de couverture est évalué à seulement 20 %, 80 % du coût des transports étant assuré par le versement transport et les contributions publiques.

Eu égard au contexte économique et au gel des dépenses publiques, le modèle économique du transport public apparaît exsangue et fait donc l'objet de nombreuses réflexions. Ce constat est d'ailleurs porté par la loi de finances rectificative pour 2014 et la loi de finances pour 2015 qui sont révélatrices de difficultés financières conduisant à rechercher des recettes par une réduction drastique des dépenses et un réacheminement des recettes fiscales.

Ce dernier sujet est éminemment sensible, comme l'a illustré récemment la crise de l'écotaxe (qui a conduit à sa suspension *sine die*), ce qui fait craindre un immobilisme de la fiscalité liée aux transports qui pourrait mettre à mal de très nombreux projets d'infrastructures.

Bien plus, le modèle économique des transports publics urbains est déjà fragilisé en raison du tassement des recettes perçues. En effet, le versement transport, assis sur la masse salariale des entreprises, ne peut pas progresser davantage compte tenu du contexte économique.

De la même manière, les recettes issues de la vente de titres aux voyageurs ont largement diminué ces dernières années. En effet, contrairement à la perception traditionnelle des usagers, les tarifs ont baissé en euros constants de 3,9 % entre 2004 et 2014 et ils ne représentent plus que 30 %, en moyenne, des dépenses de fonctionnement d'un réseau contre 40 % dix ans plus tôt.

Ainsi, les recettes *voyageurs* couvrent aujourd'hui moins du tiers du coût réel des transports publics. Selon l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), cette situation contraint certaines collectivités territoriales à réduire l'offre de transports en quantité ou en qualité alors que, paradoxalement, la fréquentation des réseaux ne cesse d'augmenter.

Parmi les pistes d'évolution évoquées, la création de nouvelles taxes (sur le dioxyde de carbone notamment), l'augmentation du taux du versement transport, la création d'une nouvelle cotisation couvrant un périmètre plus large ou la révision du prix des tickets ou des modalités d'allocations de subventions étatiques, sont évoquées.

Les freins à la croissance du financement des transports collectifs

Les limites du versement transport

C'est en 1971 que le versement transport (VT) est créé pour faire face aux besoins accrus de financement des transports publics. C'est en 1973 que cette contribution locale est étendue de façon facultative en province - d'abord cantonné à Paris et trois départements limitrophes - avant de devenir une ressource incontournable dans le système de financement des transports publics urbains en France.

Le VT constitue aujourd'hui la ressource prépondérante des transports collectifs urbains avec 7 milliards d'euros en 2013 et représente 44 % du financement des dépenses globales de transport urbain en province et les deux tiers des recettes de fonctionnement du STIF. À cet égard, il est nécessaire de préciser que, aussi bien pour les autorités organisatrices de province^[2] que pour le STIF^[3], le versement transport constitue à la fois une recette d'investissement et de fonctionnement.

Malgré une forte et constante augmentation du produit du versement transport depuis sa création, son évolution ralentit ces dernières années en comparaison aux évolutions antérieures^[4].

Compte tenu du contexte actuel de crise économique, il est donc permis de s'interroger sur l'évolution future de cette contribution locale.

Rappelons également que les départements et les régions ne bénéficient pas d'une ressource équivalente et que le financement des transports interurbains s'opère principalement par des subventions publiques.

Pourtant, les besoins locaux de déplacements sont souvent plus larges que les périmètres de transport urbain où est prélevé le versement transport. C'est dans ces conditions que les départements et les régions ont sollicité la mise en œuvre d'un versement transport en dehors des périmètres de transport urbain.

Ainsi, lors de l'examen du projet de loi de réforme ferroviaire, le Sénat a adopté, le 2 juillet 2014, un amendement instituant un versement transport interstitiel (VTI) au profit des régions.

⁽²⁾ Article L. 2333-68 du CGCT.

⁽³⁾ Article L. 2531-5 du CGCT.

⁽⁴⁾ Fiche n° 30 du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Le Versement transport : une contribution essentielle au financement des transports urbains, juin 2014.



Cette contribution optionnelle devait être acquittée à partir du 1^{er} janvier 2015, dans les régions souhaitant l'appliquer, par toutes les entreprises employant plus de 9 salariés situées en dehors d'un périmètre de transport urbain (PTU), et être plafonnée à 0,55 % de la masse salariale.

Pourtant, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2015, les députés ont supprimé, le 14 novembre 2014, le VTI. En effet, plusieurs difficultés sont rapidement apparues concernant, d'une part, la légitimité de prélever le VTI sur des entreprises qui ne jouissent pas d'une desserte ferroviaire pour leurs salariés et, d'autre part, son application dans un périmètre où les entreprises sont déjà assujetties au versement transport additionnel (VTA).

Notons que le VTA, solution de financement limitée et au fonctionnement complexe, constitue une ressource des syndicats mixtes dits SRU^[5] et se prélève en dehors du PTU.

Dès lors, il s'agit d'un retour au point de départ en matière de VT, les régions ne bénéficiant pas de nouvelles ressources et les AOT disposant d'un impôt moins dynamique.

La difficile maîtrise du budget de l'AFITF

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), établissement public national créé en 2004^[6], est chargée de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport (ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires, transports collectifs urbains et investissements routiers) et d'apporter la part de l'État dans le financement de ces opérations, dans le respect des objectifs de développement durable^[7].

Ses interventions prennent donc la forme de subventions d'investissement ou d'avances remboursables.

Jusqu'en 2008, la principale ressource de l'AFITF reposait sur les dividendes des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Toutefois, après la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) en 2006, l'agence a reçu une dotation de 4 milliards d'euros en substitution des dividendes initialement affectés.

La consommation de cette dotation ayant été épuisée fin 2008, les ressources sont désormais composées du produit des redevances domaniales des SCA, de la taxe d'aménagement du territoire due par les concessionnaires d'autoroutes, des amendes forfaitaires des radars automatiques et, à compter de 2013, devait s'y ajouter le produit de la taxe poids lourds (ou écotaxe).

À cet égard, le rapport annuel de la Cour des comptes au président de la République de 2009 a critiqué l'absence de ressources pérennes de l'agence, ne lui permettant pas d'assurer la poursuite des actions engagées et la sélection des investissements qui lui sont soumis.

De nouveau, la Cour des comptes s'est penchée sur cette agence en 2012 et a préconisé sa suppression, en constatant qu'il s'agit d'un outil administratif qui voit seulement circuler des crédits.

C'est finalement l'affectation des recettes de l'écotaxe au budget de l'AFITF qui devait lui octroyer une indépendance accrue dans l'allocation des subventions d'infrastructures.

En effet, cette taxe devait permettre de lui rapporter 800 millions d'euros par an, soit 20 % du budget de cette agence, pour financer des projets de transports collectifs urbains, de lignes à grande vitesse, de trains d'équilibre du territoire ou de nœuds ferroviaires retenus par la commission mobilité 21^[8]. En effet, le 27 juin 2013, la commission mobilité 21, installée par le ministre délégué chargé des transports en octobre 2012, a remis son rapport qui précise les conditions de mise en œuvre du schéma national des infrastructures de transport.

Parmi ces recommandations, la commission a préconisé une augmentation des crédits affectés à l'AFITF pour les opérations de remise à niveau, renouvellement ou régénération du réseau routier national mais aussi l'octroi d'une dotation suffisante dans le cadre de l'enveloppe allouée aux contrats de projets État-Région pour financer les opérations d'aménagement du réseau ferré.

À cet égard, il est besoin de revenir sur les nombreux rebondissements relatifs à l'adoption de l'écotaxe dès lors que sa suspension ne permettra pas à l'agence de financer un certain nombre de projets de mobilité durable^[9].

Les rebondissements de l'entrée en vigueur de l'écotaxe

Parmi les 268 engagements formulés en octobre 2007, à l'issue du Grenelle de l'environnement, figure, en tête de la liste des mécanismes incitatifs dans le secteur des transports, la création d'une écoredevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé.

À cet égard, la loi de finances pour 2009 avait prévu de mettre en place un dispositif expérimental en Alsace, en raison du report de trafic subi à compter de la mise en place de la taxe poids lourds allemande, puis de l'étendre sur l'ensemble du territoire national.

⁽⁵⁾ Article L. 5722-7 du CGCT.

⁽⁶⁾ Le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004.

⁽⁷⁾ Articles R. 1512-12 et suivants du Code des transports.

^[8] Article 283 quater du Code des douanes : « Le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier national est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. La taxe forfaitaire due au titre de l'article 282 lui est également affectée. L'Etat rétrocède aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget fixe le montant de cette retenue qui est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ».

^[9] Le 3° appel à projets transport collectif en site propre (TCSP) et les contrats de plan État-Région 2014-2020.



Ainsi, l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a donné force contraignante à l'écotaxe, prélevée sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes utilisant le réseau routier national métropolitain non payant et les routes départementales qui contournent les itinéraires payants et affectée à l'AFITF pour financer les projets d'infrastructures de transport^[10].

De plus, cette disposition précisait qu'un mécanisme de répercussion de l'écotaxe serait mis en place par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.

Ainsi, l'article 16 de la loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport a précisé que, pour prendre en compte l'écotaxe acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées^[11].

La présente disposition a d'ailleurs fait l'objet d'un contrôle de constitutionnalité *a priori*. Les députés requérants soutenaient qu'en ne prenant pas en compte la distance réellement parcourue, ni même la qualité environnementale du véhicule de transport, cette majoration méconnaissait le principe d'égalité devant les charges publiques et devant la loi.

Or, le Conseil constitutionnel a écarté ces arguments en indiquant, d'une part, que cette majoration est une mesure de régulation des tarifs contractuels qui ne constitue ni un impôt, ni une recette publique et, d'autre part, que si le montant de l'écotaxe peut différer du montant de la majoration du prix du contrat, cela se justifie par la différence de situation entre les transporteurs en compte personnel et les chargeurs en compte pour autrui^[12].

Partant, au regard de la sécurité juridique, le mécanisme d'écotaxe ne présentait pas de difficultés d'application.

Il convient de noter que la création de la taxe poids lourds en France s'inscrit pleinement dans la politique européenne des transports et de lutte contre le changement climatique, qui distingue deux types de prélèvements pour l'usage des infrastructures routières : le droit d'usage, qui donne le droit à l'utilisation d'emprunter la route concernée pour une période de temps donné, et le péage, qui dépend de la distance parcourue.

Ainsi, l'écotaxe poids lourds française est donc, dans la terminologie européenne, un péage. Au regard du droit français, l'écotaxe a été qualifiée de taxe plutôt que de redevance compte tenu des personnes assujetties et de l'affectation du produit de la perception. Dès lors, l'État est compétent pour sa perception, son versement aux

attributaires, son contrôle et la mise en œuvre d'éventuelles sanctions et de recouvrements forcés^[13].

Ainsi, l'État a mis en place un processus innovant en sélectionnant, dès janvier 2011, un prestataire privé, le consortium Ecomouv', pour procéder à l'établissement de l'assiette, de la perception et donc de la liquidation de la taxe. Saisi d'un recours tendant à l'annulation de la procédure de passation du contrat de partenariat conclu avec le consortium Ecomouv', le Conseil d'État l'a rejeté^[14].

Contrairement aux concessions autoroutières, la rémunération du cocontractant privé n'est pas calculée en proportion des recettes perçues mais sur les coûts d'exploitation, ce qui devait conduire au versement d'un loyer annuel correspondant à 20 % de la recette attendue, permettant une gestion efficace et contraignante du dispositif sans que le produit de l'écotaxe ne soit considérablement amputé.

Pour autant, compte tenu des difficultés techniques et organisationnelles de mise en œuvre du dispositif par le prestataire privé, l'entrée en vigueur de l'écotaxe, initialement programmée en juillet 2013, a été reportée une première fois en octobre 2013.

De nouvelles difficultés pratiques ont contraint à un nouveau report au 1^{er} janvier 2014. Après plusieurs jours de contestation sociale, le Premier ministre a annoncé, le 29 octobre 2013, la suspension de l'écotaxe, retardant toujours plus la perception des ressources financières.

Cette suspension a d'ailleurs permis au Conseil d'État d'écarter la demande de suspension formulée à l'encontre de la disposition réglementaire précisant les conditions dans lesquelles les redevables de l'écotaxe doivent installer et utiliser les équipements électroniques embarqués dans leurs véhicules en retenant le défaut d'urgence⁽¹⁵⁾.

Néanmoins, malgré un manque à gagner croissant et des investissements consentis dans la mise en place du dispositif d'écotaxe, le gouvernement a adopté deux actes modifiant son cadre juridique^[16].

Si le principe de la taxe est conservé, en revanche, sa dénomination est désormais « péage de transit » pour les poids lourds, et son périmètre est réduit à 4 000 kilomètres de routes nationales, amputant d'autant les recettes escomptées.

Finalement, le 9 octobre 2014, un terme définitif a été mis au projet de péage de transit de poids lourds, suivi

⁽¹⁰⁾ Articles 269 à 283 guinguies du Code des douanes.

⁽¹¹⁾ Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

⁽¹²⁾ Cons. const. n° 2013-670 DC du 23 mai 2013.

^[13] Rapp. d'information sur l'écotaxe poids lourds, Doc. AN n° 1937, 14 mai 2014.

⁽¹⁴⁾ CE 24 juin 2011, req. n° 347720.

⁽¹⁵⁾ CE 12 novembre 2013, req. n° 372622.

^[16] Arrêté du 12 septembre 2014 (NOR : FCPD1420796A), modifiant l'arrêté du 12 juillet 2013 relatif à l'enregistrement des véhicules soumis à la taxe sur les véhicules de transport de marchandises ; décret n° 2014-1099 du 29 septembre 2014 relatif à la consistance du réseau routier national soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.



de l'annonce de la décision de résiliation du contrat de partenariat conclu avec Ecomouv'.

Il est ainsi permis d'affirmer que le manque à gagner des recettes d'écotaxe escomptées pour financer les infrastructures de transport a mis en péril bon nombre de projets nécessaires pour assurer le report modal et la mobilité urbaine, alors qu'aucune réflexion tendant à compenser ces pertes n'a pu être menée compte tenu des rebondissements permanents entravant la mise en place du dispositif depuis plusieurs années.

Ainsi, les difficultés sociales et politiques entourant la mise en œuvre de cette taxe ont eu raison de son entrée en vigueur, quand bien même son efficacité juridique ne pourrait être remise en cause.

Les perspectives d'évolution

L'affectation du versement transport étendue aux nouvelles actions des AOM

L'article 51 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 (loi MAPTAM) a modifié l'article L. 2333-68 du CGCT relatif à l'affectation du versement transport aux opérations et projets locaux^[17].

En effet, la loi MAPTAM a remplacé les AOT urbains, quel que soit le mode, à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies.

Au-delà de l'organisation des transports collectifs urbains de personnes, les AOM auront également en charge le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés de véhicules terrestres à moteur (auto-partage et covoiturage), l'organisation d'un service public de location de vélos et l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine, pour limiter la congestion et la pollution.

C'est dans ces conditions que le champ des projets auxquels le VT pourra être affecté a été élargi en intégrant les dépenses de fonctionnement et d'investissement des actions de covoiturage, d'auto-partage ou encore des modes actifs relevant de la compétence des AOM.

Pour autant, la conjoncture actuelle limite les perspectives d'évolution du produit du VT, qui ne pourra pas être affecté de façon équivalente à l'ensemble des actions mises en place par les AOM. Il apparaît donc nécessaire de réfléchir à une meilleure rationalisation des coûts des réseaux de transport collectif urbain, et de rechercher de nouvelles sources de financement aux transports collectifs urbains pour assurer une place adéquate au VT dans le financement de la politique de mobilité durable.

À cet égard, l'engagement d'une réflexion sur une hiérarchisation des lignes de transport collectif, un travail sur l'amélioration des vitesses commerciales et une

[17] Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

recherche de maîtrise des coûts d'exploitation pourraient s'avérer pertinents pour redynamiser le versement transport.

Bien davantage, l'une des recommandations formulées dans le rapport de la commission *mobilité 21* tendait à prévoir sur le budget de l'AFITF une enveloppe spécifique pour assurer le financement de la mobilité urbaine, dont le développement du vélo urbain, du covoiturage et de l'auto-partage ou encore de toute innovation facilitant les parcours, les transports intelligents et les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Dans cette perspective de réflexion, certaines collectivités se sont d'ores et déjà engagées dans une étude sur les tarifs pratiqués, et tentent ainsi de remettre à plat leurs politiques tarifaires.

La révision de la tarification des usagers

Afin d'alimenter la réflexion quant à l'avenir du modèle économique du transport public, l'UTP et le GART organisent un Tour de France en 2015 dans six villes de province.

Une des idées avancées pour rééquilibrer le modèle économique du transport public urbain est la tarification solidaire déjà adoptée par plus d'une dizaine de réseaux de transport urbain^[18].

Ce dispositif conduit à fixer le prix payé par les voyageurs du transport urbain selon les revenus de chaque famille (quotient familial) et non selon le statut du voyageur (jeune, chômeur, sénior...) et, ainsi, à améliorer la fréquentation et les recettes commerciales issues de la vente des titres.

Néanmoins, plusieurs difficultés juridiques font jour. En effet, d'une part, une définition plus précise de la notion de famille devrait être donnée. D'autre part, une modification législative s'imposerait puisque, s'agissant des services publics industriels et commerciaux (SPIC), les ressources de l'usager ne peuvent pas justifier l'application d'un tarif particulier, sauf exception légale. Or, l'article L. 1113-1 du Code des transports prévoit une telle exception en matière de transports réguliers de personnes.

Toutefois, cette disposition renvoie au Code de la sécurité sociale la détermination des personnes dont les ressources justifient une réduction tarifaire^[19]. Ainsi, ce sont bien les ressources inférieures à un plafond fixé par décret qui sont prises en compte à ce jour et non le quotient familial.

Si cette hypothèse est socialement acceptable, elle apparaît néanmoins complexe à mettre en œuvre d'un point de vue juridique et surtout financier.

⁽¹⁸⁾ La tarification solidaire a été au cœur des discussions lors de la 3° étape du Tour de France organisée par le GART et l'UTP le 26 mars 2015.

⁽¹⁹⁾ Article L. 861-1 du Code de la sécurité sociale.



L'affectation de nouvelles ressources au budget de l'AFITF

Au-delà même de la suspension du péage de transit, la résiliation du contrat entre l'État et la société Ecomouv' laissait supposer que l'AFITF en serait la première affectée.

En effet, quand bien même le gouvernement se réserve la possibilité d'un recours juridique compte tenu de doutes relatifs à la validité du contrat initial, l'indemnisation théorique due par l'État à la société Ecomouv' pourrait atteindre plus d'un milliard d'euros.

Il convient encore de préciser que la décision de suspension de la mise en œuvre de l'écotaxe ne fait pas partie des cas de figure prévus dans le contrat de partenariat. Pour autant, il apparaît particulièrement difficile de considérer, en l'absence de visibilité à moyen terme sur le projet, que les investissements réalisés par Ecomouv' ne doivent pas être remboursés d'autant plus que, écartant tous doutes, le Conseil d'État a lui entériné l'externalisation de la fonction fiscale au profit d'Ecomouv', de nouveau confirmé par le rapport d'information du Sénat^[20].

Cependant, il apparaît que l'AFITF participera encore conséquemment au financement des infrastructures de transport grâce au réacheminement des recettes fiscales organisé par la loi de finances de 2015.

En effet, elle relève le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable au gazole consommé par les transporteurs routiers de marchandises, et elle lui affecte une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable au carburant gazole pour les particuliers.

Ces mesures, qui permettent de compenser la suspension, par le Gouvernement, du péage de transit poids lourds, dégagent 1 139 milliards d'euros en 2015 qui seront perçus par l'AFITF^[21].

Simultanément, des discussions ont été engagées sur la possibilité de mettre en place un prélèvement sur les profits des sociétés d'autoroutes, tel que cela a été préconisé le 10 mars 2015 par le rapport d'étape sur l'avenir des autoroutes remis au Premier ministre.

Finalement, le 9 avril 2015, un accord a été conclu entre l'État et les concessionnaires qui s'engagent à verser un milliard d'euros dans les infrastructures et les projets de transports sur huit ans.

Les concessionnaires autoroutiers ont accepté de verser dans les trois ans la moitié de cette somme, soit 500 millions d'euros, dont 300 millions iront à l'AFITF.

Enfin, une clause devrait être ajoutée dans les contrats de concession afin de plafonner la rentabilité, c'est-à-dire de partager les bénéfices entre l'État et les concessionnaires, mais seulement au terme de ces contrats.

En privatisant les SCA en 2006, l'État s'est privé d'une possibilité de financement pérenne de l'AFITF et des transports collectifs locaux. Il semble depuis poursuivre l'objectif de rétablir une solution économiquement équilibrée mais cela passe par des improvisations juridiques de plus en plus acrobatiques.

⁽²⁰⁾ Rapp. d'information sur la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds : doc. Sénat n° 543, 21 mai 2014.

^[21] Soit 339 millions supplémentaires par rapport au produit de l'écotaxe.