

Menons une politique moderne pour nos infrastructures

BRUNO CAVAGNE / Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics 21/09/2017

LE CERCLE/POINT DE VUE - La mobilité de demain est un défi pour la France. Il faut investir dans de nouvelles infrastructures avec un regard neuf sur leur financement.

Dans ce monde de plus en plus connecté, l'ouverture des « Assises de la mobilité », qui devrait durer trois mois, représente une opportunité formidable d'écouter les Français et de répondre aux nouveaux défis de la mobilité. Ainsi, citoyens issus de tous types de territoires, élus, experts, entrepreneurs et innovateurs auront l'occasion de débattre et de participer à l'élaboration des orientations des cinq à dix ans à venir.

Au-delà de cette démarche, temps nécessaire de démocratie participative, de nouveaux instruments de gouvernance vont être mis en place en matière d'infrastructures. Je les avais appelé de mes vœux en février dernier, lors du Forum TP auprès des candidats à l'élection présidentielle, le candidat Emmanuel Macron s'était engagé à les réaliser : promesse tenue.

Transports du quotidien et écologie

Ces « Assises de la mobilité » doivent répondre aux enjeux des fractures territoriales et de la transition écologique. La priorité est donnée aux transports du quotidien. Pour désenclaver nos territoires, il faut penser et réinvestir dans nos réseaux, recréer de la mobilité dans des territoires oubliés, et continuer de créer du lien et de l'activité dans notre pays.

L'autre priorité est évidemment la transition écologique. La France est en première ligne au niveau du droit et des engagements en particulier internationaux. Mais chacun sait bien que le droit ne suffit pas et que nous ne parviendrons à atteindre nos objectifs que si nous mettons en œuvre un plan d'action et d'investissement, pour transformer nos économies et nos modes de vie.

Taxes affectées

Un des engagements du candidat Emmanuel Macron était la mise en œuvre, à l'échelle du quinquennat, d'un plan d'investissement de 50 milliards d'euros. Fixer une enveloppe budgétaire et essayer d'y faire rentrer nos ambitions signeraient l'échec.

Il faut renverser la démarche, avoir une vision politique : d'abord, l'ambition, ensuite, les moyens. La condition de la réussite est d'apporter un regard neuf sur le financement en réévaluant la part du contribuable et celle de l'usager, la part du financement public et celle de l'investissement privé.

Au regard de certaines dépenses ou de certains projets, pourquoi ne pas envisager des ressources fiscales affectées ? Par exemple, on pourrait songer à ce qu'une part de la taxe pétrolière serve à l'entretien de la voirie. Je suis persuadé que les taxes affectées montrent aux contribuables l'utilité de leur impôt et favorisent leur consentement. Pour preuve, si le Grand Paris a pu boucler son financement, c'est grâce à une taxe sur les parkings et une taxe additionnelle à la taxe foncière qui met à contribution les principaux bénéficiaires de la modernisation des réseaux de transport en Ile-de-France.

Syndrome écotaxe

Laissons davantage de marges de manœuvre quand l'utilité économique et sociale est reconnue. Evitons le « syndrome Ecotaxe » ! Si sa mise en place a été un tel fiasco, c'est parce qu'elle était envisagée d'emblée au plan national et que les Bretons n'en voyaient pas l'utilité sur leur territoire. Est-ce que cela doit empêcher les autres régions de la mettre en place sous cette forme ou une autre ?

C'est pourquoi il est important d'éclairer les Français, de mettre à disposition les données sur l'état de nos infrastructures. Que ce soit une ligne à grande vitesse, des lignes inter-régionales, de nouvelles routes ou autoroutes, des aéroports ou de nouveaux canaux de navigation, il est primordial aujourd'hui pour nous d'avancer avec bon sens au service de notre pays, pour chacun des Français dans leur quotidien.

Bruno Cavagné est président de la Fédération Nationale des Travaux Publics.