

Cahier d'acteur de Syntec-Ingénierie dans le cadre de la conférence « Ambition France Transports »

EN BREF

Dans un contexte de tensions sur les finances publiques, les défis à relever pour financer les infrastructures de transport sont de taille. Alors que les besoins en investissements sont croissants, le modèle actuel semble avoir atteint ses limites. **Syntec-Ingénierie, fédération professionnelle de l'ingénierie, réunit 400 entreprises adhérentes présentes dans les secteurs de la construction (infrastructures ferroviaires, routières, fluviales...), mais également de l'aéronautique et de l'automobile, et plus largement de la mobilité.** Elle souhaite formuler quelques propositions en faveur d'un système de transport plus soutenable, capable de répondre aux défis budgétaires, écologiques et de résilience des infrastructures.

La transition écologique des mobilités, est un processus industriel de grande ampleur qui nécessite de penser des projets sur plusieurs dizaines d'années. Il est donc essentiel de définir dès maintenant les grands principes du financement des mobilités jusqu'en 2050.

L'atteinte de nos objectifs dépendra de notre capacité à sécuriser des solutions de financement et les décisions de l'Etat, mais aussi à mobiliser les compétences et les moyens humains nécessaires pour réaliser les grands projets d'infrastructures. Cela nécessitera un effort simultané dans de nombreux domaines : création de nouveaux modes de financement, simplification et mise en cohérence des normes, structuration et renforcement des filières professionnelles stratégiques... Il nous faudra également nous réinterroger sur notre comptabilité publique, afin de mieux différencier les dépenses d'investissement, pour lesquelles le financement par la dette contribue au bien-être des générations futures.

Les entreprises d'ingénierie, fortes de leurs compétences acquises en France et à l'international, seront incontournables pour mener à bien la transition écologique et l'adaptation au changement climatique des transports et des mobilités, tout en assurant leur accessibilité et leur développement.

NOS PROPOSITIONS

QUELLES SOLUTIONS POUR FINANCER LES MOBILITES ?

Privilégier une fiscalité d'usage

Il est indispensable de mieux prendre en considération la contribution de l'utilisateur pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures de mobilité.

La fin des concessions autoroutières privées historiques représente une occasion de remanier la répartition des recettes générées par les péages. Le **maintien des tarifs de péage** doit permettre de dégager des

moyens financiers nouveaux pour le développement des déplacements décarbonés sur les territoires traversés par les autoroutes.

Le modèle d'une **écotaxe régionale poids-lourds** permet d'adresser la question du report modal des poids lourds, qui évitent les péages autoroutiers et dégradent le réseau routier national non concédé, augmentant considérablement le coût de son entretien. À titre d'exemple, en 2019, selon le Cerema, le passage d'un essieu de poids-lourd à 13t a un impact sur la chaussée équivalent au passage de 10 000 essieux de véhicules légers à 600 kg.

Le **péage péri-urbain** vers les zones urbaines, sur les modèles d'Oslo ou de Stockholm, dont les tarifs sont modulés en fonction des revenus et de la classe Euro pourrait mériter un examen approfondi, en parallèle de la mise en place des SERM, dont beaucoup pourraient être structurellement déficitaires en l'absence de ce type de dispositif.

Aux États-Unis, certains Etats expérimentent une **taxe au kilomètre**, appelée "*Vehicle Miles Traveled*" (VMT). Ce modèle de taxe, adapté en fonction du véhicule (poids, essence, électrique ou hybride...), pourrait représenter une solution pour compenser la baisse progressive des recettes de la TICPE. Une alternative intéressante pourrait consister en la mise en place d'un mécanisme forfaitaire adapté du modèle Suisse. Les utilisateurs devraient payer un forfait qui pourrait (au moins partiellement) être relié au dispositif de vignettes Crit'Air. Un modèle comparable, la "vignette automobile", existait en France avant son abandon au début des années 2000.

Combiner la fiscalité d'usage avec d'autres solutions de financement.

En tenant compte des retours d'expérience de la construction du Grand Paris Express, la **réplication d'un modèle de taxation affectée aux grands projets** pourrait être envisagée dans d'autres métropoles. En outre, la mise en place de dispositifs de captation de la plus-value foncière (CPVF), déjà utilisés par la RATP ou la SNCF, peut aussi représenter un levier de financement intéressant. Toutefois, cette solution n'est envisageable que pour des métropoles de taille importante, capables de générer une manne financière suffisante.

Flécher davantage les taxes aéroportuaires vers le financement des mobilités décarbonées via une taxation sur les vols courts, potentiellement établie au niveau européen, peut représenter une solution de financement écologiquement juste.

Les fonds de pension ou autres fonds d'investissement privés spécialisés, pourraient investir dans certaines infrastructures de transport (comme ce qui existe au Canada), à condition qu'un modèle économique existe pour rembourser leur financement ou qu'il existe des recettes pérennes affectées (droit d'usage, péages ou fiscalité locale...).

Privilégier de nouveaux modèles économiques ?

Dans un contexte où les financements des mobilités sont complexes à trouver, la captation des recettes réalisées par les autoroutes est essentielle. Dans ce cadre, le renouvellement des concessions autoroutières privées n'est pas envisageable.

Trois modèles alternatifs semblent plus adaptés :

1. Une **concession publique**, alliant Etat et collectivités territoriales, avec des DSP pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures ;
2. La création d'un **service public autoroutier**, confié à un EPIC local ;
3. La **structuration de Partenariats Publics Privés (PPP)** avec le soutien en investissement privé de banques et fonds publics (CDC) ou privés.

En parallèle, l'utilisation du contrat d'alliance (société de projet alliée à une force publique), dans un format proche des sociétés d'économie mixte (SEMOP), gagnerait à s'accroître. Cette innovation contractuelle est par exemple mise en œuvre en Estonie dans le cadre du projet Rail Baltica.

QUELLES CONDITIONS DE REUSSITE POUR REALISER LES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE LA MOBILITE ?

Sécuriser les financements et les décisions de l'État

Il est essentiel de garantir une continuité et une priorisation des grands projets d'infrastructures. Un gel des investissements conduisant au report ou à l'annulation de grands projets est un mauvais signal envoyé aux investisseurs. Syntec-Ingénierie plaide pour une **clarification sur les investissements prioritaires et une mise en cohérence des critères de choix socio-économiques, d'impact de décarbonation, d'impact environnementaux, de qualification de l'intérêt public avec les choix politiques et la planification des investissements.**

Dans la continuité du principe d'affectation des ressources, une **loi de programmation pluriannuelle de financement des mobilités** est nécessaire pour :

1. Répartir et **prioriser les investissements.**
2. Donner aux parties prenantes **la visibilité** nécessaire pour investir.
3. **Sécuriser des ressources** à long terme.
4. **Éviter que les coûts des opérations d'investissement n'explorent** du fait des instabilités budgétaires et juridiques.

Il est primordial de **renforcer les mécanismes d'affectation des recettes et de transferts financiers entre modes de transport.** Les réussites de certains de nos voisins (Allemagne, Suisse, Norvège, Suède...) en la matière doivent nous inspirer. Par exemple, la Suisse a mis en place en 2001 la Redevance sur le Trafic des Poids-Lourds (RPLP) qui a permis de financer deux tunnels ferroviaires.

A ce titre, le maintien de l'AFITF permettrait de faciliter le fléchage des recettes des péages vers les autres modes de transports. La suppression de cette agence complexifiera le financement des mobilités.

Mieux évaluer les projets d'investissement en évitant les surcoûts grâce aux compétences de l'ingénierie

Syntec-Ingénierie propose la création d'un Observatoire des infrastructures de transports, (reprenant par exemple le modèle de l'observatoire des routes de l'IDRRIM), qui permettra d'établir clairement le niveau de dégradation des infrastructures, de fixer les priorités en matière d'adaptation au changement climatique, de modernisation ou d'entretien et de les mettre en œuvre. Pour être efficaces et pleinement intégrés, les nouveaux services de transport doivent être structurés à partir des infrastructures existantes.

L'identification des infrastructures délaissées représentera une occasion de valorisation de leur foncier via la renaturation ou la requalification. L'ingénierie joue un rôle central dans la réutilisation et la reconversion d'infrastructures existantes qui, autrement, restent des passifs coûteux pour les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures. Les études menées par les ingénieries permettent d'identifier ces ressources et de proposer des usages alternatifs à faible investissement et à impact local positif : transformation d'anciennes voies industrielles ou emprises ferroviaires en plateformes logistiques urbaines, installation de centrales photovoltaïques...

L'ingénierie, par sa capacité à piloter des grands projets d'infrastructure, limite les retards et aléas entraînant des surcoûts. Sur le Grand Paris Express, les ingénieries ont par exemple réussi à reconfigurer les phasages de travaux et à optimiser les séquences d'intervention, notamment en zone urbaine dense où l'accès aux chantiers est contraint, réduisant les délais d'intervention et les périodes de coactivité.

Aussi, **Syntec-Ingénierie propose :**

1. De **mieux évaluer les projets d'investissement**, en y incluant les externalités qu'ils génèrent en termes de sécurité et de développement durable (notamment en faisant du coût carbone des projets un facteur clé des choix d'investissement).
2. **D'approfondir et généraliser la prise en compte du coût global** d'un projet.
3. **D'anticiper les coûts d'exploitation et de maintenance** des projets et les intégrer en amont, dès la conception.

En parallèle de l'évolution des recettes, il serait opportun de **mobiliser les énergies et les ingénieries pour améliorer les normes et les référentiels**, et faire ainsi baisser le coût des infrastructures et de leur exploitation-maintenance. Quantité de normes de conception ou de maintenance viennent renchérir le coût des infrastructures publiques, notamment dans les domaines routiers et ferroviaires. La simplification des empilements historiques répondrait d'une part à une demande sociétale, et d'autre part serait une contrepartie vertueuse à la sécurisation du financement des grandes infrastructures.

Mobiliser les moyens humains dans l'ingénierie et la maîtrise d'ouvrage

Le secteur de l'ingénierie occupe le premier rang en termes de recrutement d'ingénieurs (il recrute 25% des ingénieurs diplômés), mais il y a un déficit structurel d'ingénieurs formés, qui s'est accru avec le lancement de grands programmes d'investissement (France 2030, relance du nucléaire...) : **la France devrait former 60 000 ingénieurs par an, contre 45 000 aujourd'hui.**

Ce déficit structurel d'ingénieurs s'inscrit dans le temps long des projets de réindustrialisation et de renouvellement de nos infrastructures (réseaux électriques et télécoms, réseau ferroviaire...). Il est primordial de soutenir ces secteurs et de ne pas remettre en cause le besoin croissant de profils techniques pour atteindre nos objectifs stratégiques de transition et de souveraineté, malgré les variations économiques conjoncturelles qui peuvent impacter certaines filières. En effet, les entreprises d'ingénierie jouent un rôle clé dans la réalisation des infrastructures de transport, aussi bien en assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) et réalisation d'études qu'en maîtrise d'œuvre (MOE).

Comme l'a proposé TDIE dans son rapport de janvier 2025, il sera impératif de **formaliser l'existence d'une filière professionnelle de la maîtrise d'ouvrage (MOA)** et de l'organiser. La création de la Société des Grands Projets (SGP) participe à la restructuration d'une MOA organisée et expérimentée à l'échelle régionale, permettant de gérer le déploiement de nouvelles infrastructures. C'est un modèle à répliquer : plutôt qu'une multiplication des compétences d'ingénierie, privilégier des grands opérateurs régionaux capables de regrouper et d'entretenir les compétences de MOA.

CONCLUSION

Les entreprises d'ingénierie françaises sont prêtes à mettre leurs compétences et leur énergie au service des grands projets d'infrastructures de transports à venir. Pour assurer notre réussite, plusieurs conditions essentielles doivent être réunies :

1. **Sécuriser les financements et les décisions de l'Etat** en mettant en place de nouvelles solutions de financement, notamment via une taxation centrée sur l'utilisateur, et en renforçant les mécanismes d'affectation des recettes et de transferts financiers entre les différents modes de transports. En effet,

des recettes récurrentes affectées sur le très long terme permettent d'emprunter de manière fiable et de planifier les investissements. Dans ce contexte, l'élaboration d'une loi de programmation pluriannuelle des infrastructures de transports nous semble essentielle pour adresser efficacement cette question et donner toute la visibilité nécessaire aux différents acteurs.

2. **Assurer une meilleure évaluation des projets d'investissement**, notamment en créant un observatoire des infrastructures de transports. Il serait également souhaitable de mettre à contribution les ingénieries dans une réflexion sur l'amélioration des normes et référentiels existants en vue de faire baisser le coût de réalisation des infrastructures et de leur exploitation-maintenance.
3. **Se doter des moyens humains nécessaires en ingénierie**, en palliant le déficit structurel d'ingénieurs formés via un soutien aux filières scientifiques et techniques dans le temps long. Enfin, il sera primordial de mettre en place une maîtrise d'ouvrage expérimentée et organisée autour de grands opérateurs régionaux, suivant le modèle de la SGP.

La conférence Ambition France Transports, en mettant en débat ces questions, permettra de réunir toutes les conditions de réussite pour assurer la transition écologique et le renouvellement de nos infrastructures de transport.

.....

À propos de [Syntec-Ingénierie](http://www.syntec-ingenierie.fr) – www.syntec-ingenierie.fr

Avec près de 400 entreprises adhérentes, et 13 délégations régionales, Syntec-Ingénierie est la fédération professionnelle de l'ingénierie. Elle fédère les entreprises de prestation intellectuelle scientifique et technique au cœur des enjeux environnementaux, industriels et d'aménagement des territoires. Présidée par Michel Kahan, Syntec-Ingénierie a pour missions de porter la voix de la profession, d'être l'interlocuteur de confiance de la puissance publique et des donneurs d'ordres privés, d'anticiper les changements et être force de propositions, et enfin d'accompagner les entreprises d'ingénierie dans les grandes transitions. En janvier 2024, Syntec-Ingénierie s'est dotée d'une feuille de route stratégique à horizon 2029 en 4 axes : transition écologique et énergétique, transition numérique, nouvelle donne industrielle et talents. Avec [Un autre monde est atteignable](#), Syntec-Ingénierie entend fédérer toute la profession en vue d'accélérer les grandes transitions.