



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2003/7  
7 juillet 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports  
(Seizième session, 24-26 septembre 2003,  
point 8 de l'ordre du jour)

**SYSTÈMES DE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE  
DES TRANSPORTS**

Renseignements communiqués par les Gouvernements du Canada, du Danemark,  
de la Finlande, des Pays-Bas, de la Pologne, du Royaume-Uni,  
de la Slovénie, de la Suède et de la Turquie

Note: Les systèmes de financement de l'infrastructure des transports constituent l'un des domaines que le Groupe de travail, suite à l'initiative prise par son président et son vice-président à sa quatorzième session concernant ses activités futures, a retenu, à sa quinzième session, pour examen à ses sessions futures (TRANS/WP.5/32, par. 9). À la demande du Groupe de travail, le secrétariat a élaboré un questionnaire (reproduit en annexe au présent document) sur la base du rapport du Gouvernement polonais ayant trait à la question, et a invité les gouvernements des pays membres à communiquer les données pertinentes. Le secrétariat a rassemblé dans le présent document, en suivant la structure du questionnaire, les réponses reçues des gouvernements.

\* \* \*

<b>Question 1: Sources et instruments de financement des investissements</b>
--

**CANADA**

Au Canada, les systèmes de financement et les régimes de propriété des infrastructures sont très différents selon les modes de transport, de sorte qu'il est difficile d'établir des conclusions générales. Si les routes relèvent en grande partie de la compétence des provinces, les autres infrastructures de transport sont pour l'essentiel du ressort de l'État fédéral. Les plus grands ports et aéroports canadiens appartiennent à ce dernier, mais sont exploités et développés par des organismes privés sans but lucratif. L'infrastructure ferroviaire du Canada est pour une large part entre les mains du secteur privé. Les routes canadiennes relèvent principalement des provinces et sont directement financées par le Gouvernement au moyen des recettes générales.

Pour de plus amples renseignements sur le financement de l'infrastructure des transports et en particulier des routes au Canada, on consultera utilement le rapport final du récent examen de la loi sur les transports au Canada qui était prescrit par cette loi, sur le site <http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/english/pages/finalreport.htm>.

On pourra aussi se reporter aux résultats de certains des travaux de recherche effectués dans le cadre de cet examen, notamment au rapport de M. Fred Nix intitulé «Mécanismes de financement de rechange pour les routes», que l'on trouvera à l'adresse suivante: <http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/english/pages/summaries.htm>.

Enfin, le plan stratégique du Gouvernement fédéral pour les transports intitulé «Droit devant», qui vient d'être rendu public, peut être consulté à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/aboutus/straightahead/menu.htm>.

**DANEMARK**

Étant donné que le questionnaire ne donnait pas de définition précise des investissements dans l'infrastructure et que l'on ne disposait pas de chiffres cumulés ventilés selon les diverses catégories qui sont mentionnées dans le tableau, celui-ci n'a pas été rempli. Quelques informations sont néanmoins fournies ci-après.

Pendant la période 1990-1998, les investissements dans l'infrastructure des transports se sont élevés à 14 milliards de couronnes danoises par an en moyenne, aux prix de 1990 (soit environ 2,25 milliards d'euros aux prix de 2002), ce qui correspond à 8 % de la formation brute totale de capital fixe du Danemark. Environ la moitié des dépenses d'équipement ont été consacrées au réseau routier et le quart à la réalisation des liaisons fixes sur le Grand Belt et l'Øresund.

S'agissant des nouveaux investissements dans l'infrastructure routière, les dépenses sont couvertes à hauteur d'environ 33 % par le budget de l'État et 66 % par les budgets des régions. En ce qui concerne l'entretien des routes, l'État prend en charge quelque 11 % des dépenses et les régions, les 89 % restants.

Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont financés par le budget de l'État. Les dépenses d'entretien sont couvertes en partie par les péages d'infrastructures perçus auprès

des exploitants ferroviaires (utilisateurs des réseaux de transport). La modernisation du matériel roulant et autres équipements relève de chaque exploitant, mais elle peut être financée partiellement par le budget de l'État dans le cadre de contrats de service négociés.

## FINLANDE

Le financement national provient principalement du budget de l'État. Les routes et chemins de fer publics sont financés par ce budget, les municipalités ne finançant que leurs propres rues.

Il est parfois fait appel à un financement international (prêts de la BEI, par exemple) pour compléter le financement de grands projets d'investissement, essentiellement les projets du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

La source de financement utilisée n'est pas fonction du type d'investissements (nouveaux investissements, modernisation, réfection et entretien, ou autres améliorations). Tous les investissements sont traités de façon identique.

## PAYS-BAS

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	X	X	X	
ii) Marché financier national				
iii) Régions				
iv) Utilisateurs des réseaux de transport				
v) Contribuables				
vi) Divers				
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires	X			
ii) Marchés internationaux des capitaux				
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	X			
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)	X			
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

## Financement national:

- i) Aux Pays-Bas, le financement national repose intégralement sur le budget de l'État.
- v) Les contribuables alimentent le budget de l'État par le biais de la taxe sur les véhicules de transport de personnes et les motocycles et de la taxe de circulation.

## Financement international:

- i) Seulement par l'intermédiaire de contrats novateurs conclus avec des parties privées (partenariats public-privé)
- iv) Par exemple, la BEI fournit des fonds pour la ligne à grande vitesse des Pays-Bas.
- v) Surtout par l'intermédiaire du budget RTE pour des projets de grande envergure.

**POLOGNE**

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
ii) Marché financier national				
iii) Régions	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
iv) Utilisateurs des réseaux de transport				
v) Contribuables				
vi) Divers				
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires				
ii) Marchés internationaux des capitaux				
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)	<b>X</b>	<b>X</b>		
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

L'utilisation des sources susmentionnées varie d'un secteur à l'autre et est fonction du réseau. Les données présentées ci-dessus valent pour les infrastructures de transport d'envergure nationale, dont le financement serait assuré à parts plus ou moins égales par des fonds locaux et par des prêts des institutions financières internationales et des subventions de l'Union européenne (UE). La quasi-totalité des nouveaux programmes d'investissement (réseaux d'envergure nationale) ont été financés avec l'aide de subventions de l'UE ou de prêts des institutions financières internationales. Ces formules permettent certes d'accélérer la modernisation des infrastructures de transport mais elles s'accompagnent d'un risque (en particulier l'aide de l'UE): les programmes financés revêtent peut-être une importance prioritaire pour l'UE mais ne sont pas nécessairement aussi utiles que d'autres pourraient l'être. Les prêts des institutions financières internationales offrent une marge beaucoup plus grande pour trouver le financement de contrepartie requis pour les subventions de l'UE et réunir des fonds lorsque l'aide de l'UE ne peut être obtenue (projets ne relevant pas du réseau TINA). Là où le bât blesse, c'est que d'autres fonds de contrepartie doivent pouvoir être dégagés dans le cadre des budgets de l'État ou des régions et que, d'une manière générale, le secteur des transports dans son ensemble a un rang de priorité faible dans la répartition des crédits budgétaires.

## SLOVÉNIE

### Sources et instruments de financement des investissements pour la période 1997-2002

Période/sources	Investissements en milliers d'euros			
	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Exercice 1997</b>	<b>3 856,5</b>	<b>26 869,3</b>	<b>42 162,8</b>	<b>0,0</b>
<b><i>Financement national</i></b>	<b>3 856,5</b>	<b>7 244,2</b>	<b>42 162,8</b>	<b>0,0</b>
– Budget de l'État	3 856,5	7 244,2	40 351,4	0,0
– Prêt consortial accordé par des banques locales	0,0	0,0	0,0	0,0
– Régions	0,0	0,0	370,6	0,0
– Divers	0,0	0,0	1 440,8	0,0
<b><i>Financement international</i></b>	<b>0,0</b>	<b>19 625,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
– Prêts accordés par des consortiums bancaires	0,0	0,0	0,0	0,0
– Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)	0,0	19 625,1	0,0	0,0
– Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)	0,0	0,0	0,0	0,0

Période/sources	Investissements en milliers d'euros			
	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Exercice 1998</b>	<b>2 694,4</b>	<b>24 939,0</b>	<b>53 119,9</b>	<b>0,0</b>
<b><i>Financement national</i></b>	<b>2 694,4</b>	<b>17 335,8</b>	<b>53 119,9</b>	<b>0,0</b>
– Budget de l'État	2 694,4	17 335,8	50 493,9	0,0
– Prêt consortial accordé par des banques locales	0,0	0,0	0,0	0,0
– Régions	0,0	0,0	952,3	0,0
– Divers	0,0	0,0	1 673,7	0,0
<b><i>Financement international</i></b>	<b>0,0</b>	<b>7 603,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
– Prêts accordés par des consortiums bancaires	0,0	0,0	0,0	0,0
– Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)	0,0	7 603,2	0,0	0,0
– Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Exercice 1999</b>	<b>19 988,9</b>	<b>20 574,2</b>	<b>51 605,1</b>	<b>0,0</b>
<b><i>Financement national</i></b>	<b>19 988,9</b>	<b>11 159,6</b>	<b>51 605,1</b>	<b>0,0</b>
– Budget de l'État	1 712,1	11 159,6	48 386,4	0,0
– Prêt consortial accordé par des banques locales	18 276,8	0,0	0,0	0,0
– Régions	0,0	0,0	1 471,2	0,0
– Divers	0,0	0,0	1 747,5	0,0
<b><i>Financement international</i></b>	<b>0,0</b>	<b>9 414,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
– Prêts accordés par des consortiums bancaires	0,0	4 077,8	0,0	0,0
– Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)	0,0	5 336,9	0,0	0,0
– Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Exercice 2000</b>	<b>45 643,0</b>	<b>51 052,5</b>	<b>49 154,1</b>	<b>0,0</b>
<b><i>Financement national</i></b>	<b>45 643,0</b>	<b>13 115,8</b>	<b>49 154,1</b>	<b>0,0</b>
– Budget de l'État	5 385,8	13 115,8	46 193,9	0,0
– Prêt consortial accordé par des banques locales	40 257,2	0,0	0,0	0,0

Période/sources	Investissements en milliers d'euros			
	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
- Régions	0,0	0,0	1 192,9	0,0
- Divers			1 767,4	0,0
<b>Financement international</b>	<b>0,0</b>	<b>37 936,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
- Prêts accordés par des consortiums bancaires		26 266,7	0,0	0,0
- Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)		11 670,0	0,0	0,0
- Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)		0,0	0,0	0,0
<b>Exercice 2001</b>	<b>21 945,3</b>	<b>24 174,3</b>	<b>48 625,6</b>	<b>0,0</b>
<b>Financement national</b>	<b>21 945,3</b>	<b>7 276,4</b>	<b>48 625,6</b>	<b>0,0</b>
- Budget de l'État		7 276,4	48 274,6	0,0
- Prêt consortial accordé par des banques locales	21 945,3	0,0	0,0	0,0
- Régions	0,0	0,0	350,0	0,0
- Divers	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Financement international</b>	<b>0,0</b>	<b>16 897,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
- Prêts accordés par des consortiums bancaires		8 458,0	0,0	0,0
- Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)		0,0	0,0	0,0
- Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)			8 439,9	0,0
<b>Exercice 2002*</b>	<b>5 324,2</b>	<b>17 503,0</b>	<b>45 320,8</b>	<b>0,0</b>
<b>Financement national</b>	<b>5 324,2</b>	<b>10 625,5</b>	<b>45 320,8</b>	<b>0,0</b>
- Budget de l'État		10 625,5	44 809,5	0,0
- Prêt consortial accordé par des banques locales	5 324,2	0,0	0,0	0,0
- Régions		0,0	511,3	0,0
- Divers		0,0		0,0
<b>Financement international</b>	<b>0,0</b>	<b>6 877,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
- Prêts accordés par des consortiums bancaires		723,8	0,0	0,0

Période/sources	Investissements en milliers d'euros			
	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
- Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)	0,0	0,0	0,0	0,0
- Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)		6 153,7	0,0	0,0
<b>TOTAL 1997-2002</b>	<b>99 452,4</b>	<b>165 112,4</b>	<b>289 988,3</b>	
<b>Financement national</b>	<b>99 452,4</b>	<b>66 757,5</b>	<b>289 988,3</b>	
- Budget de l'État	13 648,8	66 757,5	278 509,6	0,0
- Prêt consortial accordé par des banques locales	85 803,6	0,0	0,0	0,0
- Régions	0,0	0,0	4 849,2	0,0
- Divers	0,0	0,0	0,0	6 629,4
<b>Financement international</b>	<b>0,0</b>	<b>98 355,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
- Prêts accordés par des consortiums bancaires	0,0	39 526,2	0,0	0,0
- Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BERD, BEI)	0,0	44 235,1	0,0	0,0
- Aide Commission européenne (PHARE-FGI, ISPA)	0,0	14 593,6	0,0	0,0

\* *Note:* Pour 2002, aucune indication de fonds consacrés par la DŽP au financement de l'infrastructure ferroviaire publique ne figure sous la rubrique «Réfection et entretien» (primes d'assurance, mesures des voies, etc.).

Les taux de change appliqués sont les suivants: 1997: 1 EUR = 186,7 SIT; 1998: 1 EUR = 188,5 SIT; 1999: 1 EUR = 198,0 SIT; 2000: 1 EUR = 211,5 SIT; 2001: 1 EUR = 221,4 SIT; 2002: 1 EUR = 231,0 SIT.

## SUÈDE

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	X	X	X	X
ii) Marché financier national	X	X		
iii) Régions	X	X	X	X

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
iv) Utilisateurs des réseaux de transport	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
v) Contribuables				
vi) Divers	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires				
ii) Marchés internationaux des capitaux	<b>X</b>	<b>X</b>		
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	<b>X</b>			
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)	<b>X</b>			
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

Il est très difficile d'évaluer approximativement la part de chacune des sources dans le financement de l'infrastructure en Suède car elle a évolué au cours de la période considérée (1997-2002). En ce qui concerne les routes et les chemins de fer, le financement public par le budget de l'État et les budgets des municipalités (routes seulement) domine pour les nouveaux investissements, la modernisation, les travaux de réfection et d'entretien, et les autres améliorations. Au cours des dernières années, le marché financier national est devenu une source de financement de plus en plus importante pour les investissements dans les réseaux routier et ferroviaire (et principalement les nouveaux investissements). Au bout du compte, cette source de financement concerne aussi, bien entendu, les budgets publics (taux d'intérêt et prêts hypothécaires). Dans les secteurs des transports aériens et maritimes, la plupart des investissements dans l'infrastructure – nouveaux investissements, modernisation, réfection et entretien, et autres améliorations – sont financés par les redevances perçues auprès des utilisateurs des réseaux de transport. Si une tendance s'est dégagée pour ces secteurs pendant la période considérée, elle consiste probablement dans un accroissement de la part des investissements financés par les budgets publics.

Selon les principes directeurs régissant les transports en Suède, il faut en principe planifier et hiérarchiser les investissements en fonction des résultats de calculs socioéconomiques. Il est apparu que le plus simple pour cela était d'utiliser un système de financement public. Cette formule a toutefois pour inconvénient que les niveaux budgétaires peuvent varier d'une année sur l'autre et qu'il est dès lors difficile de mettre en œuvre les plans à long terme de développement de l'infrastructure. Par ailleurs, on craint également que le financement par

l'emprunt ne constitue un remède qu'à court terme et que de lourdes hypothèques ne restreignent la liberté de choix à plus longue échéance.

### Transports ferroviaires

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	X	X	X	X
ii) Marché financier national	X	X		
iii) Régions	X	X	X	X
iv) Utilisateurs des réseaux de transport	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>
v) Contribuables				
vi) Divers	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires				
ii) Marchés internationaux des capitaux	X <sup>3</sup>			
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	X			
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)	X <sup>4</sup>			
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

<sup>1</sup> Les exploitants ferroviaires acquittent une redevance pour l'utilisation du réseau de transport ferroviaire, mais celle-ci ne couvre qu'une fraction des coûts totaux (la tarification est fondée sur les coûts marginaux sociaux du trafic), tels qu'ils ont été calculés. La ligne de chemin de fer Stockholm-Arlanda fait l'objet d'un contrat «construction-propriété-exploitation-transfert» (dit «contrat BOOT») et les recettes voyageurs sont censées couvrir une part substantielle des coûts d'exploitation de la ligne.

<sup>2</sup> Un financement complémentaire limité est apporté par des intérêts privés (c'est-à-dire des entreprises) pour faciliter les investissements dans le réseau ferroviaire (extension de voies vers des usines, etc.). Une ligne située à l'intérieur des terres dans le nord de la Suède (Inlandsbanan) est exploitée par une société détenue pour l'essentiel par les municipalités des environs. Elle est toutefois financée dans une large mesure par des subventions provenant du budget de l'État.

<sup>3</sup> Le contrat BOOT susmentionné.

<sup>4</sup> Principalement RTE, mais aussi d'autres fonds provenant de la Commission européenne (développement régional jusqu'à un montant total de 240 millions de SEK pour la période 1997-2001).

Selon l'administration nationale des chemins de fer, le financement national par le budget de l'État est une formule qui, en plus d'être simple, offre l'avantage de mieux concorder que d'autres modes de financement avec les principes directeurs nationaux relatifs aux transports. En revanche, c'est une source peu sûre et les niveaux d'investissement peuvent varier assez brusquement (d'un exercice financier sur l'autre).

Les prêts émanant du marché financier national, en particulier du Riksgäldskontoret (organisme de l'État central), présentent l'avantage d'exiger moins de formalités et d'être assortis de taux d'intérêt plus faibles que ceux qui proviennent du marché international.

Un financement mixte par l'État et les régions est vu comme une bonne formule car les collectivités régionales prennent plus à cœur la réalisation des projets, dont l'aboutissement selon les plans se trouve facilité.

Le financement avec le concours financier de la Commission européenne est aussi un modèle que l'administration nationale des chemins de fer juge intéressant car il permet de réunir des budgets d'investissement plus importants.

### Transports routiers

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	X	X	X	X
ii) Marché financier national	X			
iii) Régions	X	X	X	X
iv) Utilisateurs des réseaux de transport	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>
v) Contribuables				
vi) Divers	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires				
ii) Marchés internationaux des capitaux				
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	X (BEI)			
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)	X <sup>3</sup>			
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

<sup>1</sup> Formule très peu utilisée et, à l'heure actuelle, uniquement pour le pont et le tunnel entre la Suède et le Danemark.

<sup>2</sup> Un financement complémentaire limité est apporté par des intérêts privés (c'est-à-dire des entreprises) pour faciliter les investissements dans le réseau routier public. Souvent, les petites routes et rues locales appartiennent à des membres de la collectivité locale et sont exploitées en coopération. Elles sont financées en partie par des subventions provenant du budget de l'État.

<sup>3</sup> RTE.

## TURQUIE

Jusqu'ici, la plupart des projets relevant du secteur des transports ont été exécutés au moyen de fonds provenant du budget de l'État. Toutefois, ces fonds étant comptés, des retards interviennent dans la réalisation des projets d'infrastructure. On a également eu recours, pour certains projets, à une aide et à des prêts assortis de conditions de faveur accordés par des gouvernements étrangers dans le cadre d'accords bilatéraux, de même qu'à des prêts à des conditions de faveur, dons et garanties des institutions financières internationales.

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État	60 % <sup>a</sup>	60 %	100 %	100 %
ii) Marché financier national				
iii) Régions				
iv) Utilisateurs des réseaux de transport				
v) Contribuables				
vi) Divers				
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires	20 % <sup>b</sup>	20 %		

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
ii) Marchés internationaux des capitaux				
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur	8 % <sup>c</sup>	8 %	–	–
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)	12 % <sup>d</sup>	12 %	–	–
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)				
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

<sup>a</sup> Fonds faciles à trouver et à utiliser. Aucun inconvénient.

<sup>b</sup> Fonds faciles à trouver et à utiliser, mais très coûteux.

<sup>c</sup> et <sup>d</sup> Il est difficile de trouver le prêt, d'évaluer et de négocier le projet et de signer l'accord de prêt. Le prêt est d'un coût acceptable mais il nécessite beaucoup de formalités largement superflues (80 %) de même qu'un travail administratif fastidieux (établissement des rapports de fin d'exécution, etc.).

## ROYAUME-UNI

Pendant la période 1997-2002, le réseau ferroviaire de Grande-Bretagne appartenait à Railtrack plc, société privée qui avait à sa charge les nouveaux investissements, la modernisation de l'infrastructure de transport existante, les travaux de réfection et d'entretien, et les autres améliorations.

Les sources de financement qui ont été utilisées pendant cette période sont les suivantes:

Financement national:

b) Marché financier national;

c) Régions<sup>1</sup>;

d) Utilisateurs des réseaux de transport (redevances d'accès versées par les exploitants ferroviaires pour l'utilisation du réseau ferroviaire).

<sup>1</sup> Il existe en Grande-Bretagne sept directions régionales responsables du transport des voyageurs (Passenger Transport Executives – PTE), correspondant aux sept grandes zones métropolitaines. En vertu de l'article 20 de la loi sur les transports de 1968, ces directions versent des subventions aux entreprises ferroviaires privées pour qu'elles assurent les transports ferroviaires de voyageurs dans les zones relevant de leur compétence.

## Financement international:

- a) Prêts en devises accordés par des consortiums bancaires étrangers;
- b) Recours aux marchés internationaux des capitaux;
- d) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties accordés par les institutions financières internationales.

Railtrack a publié son rapport annuel et ses comptes pour chacun des exercices considérés. Il n'est pas possible, à partir des informations fournies, de distinguer les différents usages des sources de financement. Le tableau ci-après indique le montant du financement à la fin de chaque exercice considéré. Il convient de noter que, dans certains cas, les chiffres ne font que refléter la variation de la valeur des instruments utilisés et qu'ils ne peuvent donc pas être pris pour des montants cumulés.

<b>(En millions de livres)</b>				
<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>

**Financement national**

- Marchés financiers nationaux
- Régions (directions régionales)
- Utilisateurs des réseaux de transport  
(recettes de trésorerie provenant des activités d'exploitation)

279	127	451	758	865
7	6	5	5	5
608	362	988	1 123	718

**Financement international**

- Prêts accordés par des consortiums bancaires
- Marchés internationaux des capitaux
- Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (BEI)

-	-	150	150	250
236	531	773	1 121	1 122
-	200	300	600	800

## **Question 2: Modes de financement**

### **DANEMARK**

Étant donné que le questionnaire ne donnait pas de définition précise des investissements dans l'infrastructure et que l'on ne disposait pas de chiffres cumulés ventilés selon les diverses catégories qui sont mentionnées dans le tableau, celui-ci n'a pas été rempli.

Les fonds publics restent la principale source de financement des nouveaux investissements dans l'infrastructure, ainsi que des travaux de modernisation, de réfection et d'entretien de cette dernière. Toutefois, dans son plan d'investissement pour les 10 années à venir, le Gouvernement prévoit de recourir davantage au financement mixte sous la forme de partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

À ce jour, cet instrument n'a été utilisé que pour trois très grands projets d'investissement dans l'infrastructure: la liaison fixe sur le Grand Belt (ouverte en août 1997), la liaison fixe sur l'Øresund (ouverte en 2000) et le métro de Copenhague. Dans les trois cas, des sociétés semi-publiques ont été créées. Les liaisons fixes sont financées par des emprunts sur le marché financier international qui bénéficient de la garantie de l'État. Grâce à cette garantie, les frais de financement que les sociétés ont à supporter sont très bas. Le métro de Copenhague est financé par l'aménagement ou la vente de terrains. Le bilan que l'on peut tirer de ces projets est positif.

### **FINLANDE**

Le financement public est le principal mode de financement utilisé pour tous les types d'investissement (nouveaux investissements, modernisation, réfection et entretien, et autres améliorations).

D'autres modes d'investissement ont été utilisés à titre occasionnel, le dernier exemple en date étant celui du projet d'autoroute Järvenpää-Lahti, pour lequel il a été fait appel à un financement mixte (BOOT).

#### ***Les avantages du financement public traditionnel sont les suivants:***

- Les engagements ne sont pris que sur une base annuelle, ce qui laisse une marge pour des décisions futures.
- Le niveau du budget reste à peu près constant et il est donc plus facile d'élaborer les budgets ultérieurs.

#### ***Les inconvénients du financement public traditionnel sont les suivants:***

- Les budgets des projets en cours et des nouveaux projets doivent impérativement trouver place dans l'enveloppe budgétaire annuelle globale, ce qui ne permet pas d'adopter pour tous les projets la méthode d'exécution la plus rationnelle (des projets devront être retardés, etc.).

- Les grands projets d'investissement doivent être fractionnés pour être sous-traités (ce qui n'est pas avantageux).
- En règle générale, plusieurs projets d'investissement dans le développement sont menés de front, ce qui signifie que les crédits budgétaires disponibles sont insuffisants pour adopter la méthode d'exécution la plus rationnelle (du point de vue du calendrier des travaux).
- Il est difficile de faire des prévisions quant aux fonds qui seront disponibles pour les projets de développement car les décisions sont prises sur une base annuelle et les crédits ne sont affectés qu'à des projets précis, ce qui complique singulièrement le travail de planification des activités à long terme.

***Les avantages du financement BOOT sont les suivants:***

- Cette formule permet d'exploiter à fond les économies d'échelle liées à l'exécution de grands projets d'investissement, d'où un abaissement des frais de construction de l'ordre de 10 à 15 %. Généralement, elle permet aussi de resserrer le calendrier, si bien que l'on réalise davantage d'économies sur les coûts socioéconomiques et que les perturbations du trafic qu'engendrent les travaux de construction durent moins longtemps.
- L'exécution accélérée se traduit par une baisse des principaux coûts pendant la phase de construction.
- Le budget n'est sollicité qu'au cours d'années ultérieures, après que l'ouvrage aura été ouvert à la circulation. Les risques financiers peuvent être transférés à la société mandatée.
- Si la concession porte également sur l'entretien, la société sera incitée à concevoir le projet dans la perspective de sa durée de vie utile, ce qui aura pour double avantage de garantir une meilleure qualité et de transférer au constructeur le risque lié à la qualité.

***Les inconvénients du financement BOOT sont les suivants:***

- Les engagements sont pris pour l'avenir. Les paiements sont réguliers mais très étalés dans le temps.
- Le coût final n'est connu qu'à la fin de la période de concession (sans toutefois qu'il puisse dépasser le plafond fixé dans l'accord de concession).
- La société responsable du projet s'occupe elle-même de trouver les fonds nécessaires pour le financer, mais il est probable que l'État puisse obtenir des conditions de financement plus avantageuses.

- Les frais de financement (intérêts) devront être couverts par le budget prévu pour l'aménagement de l'ouvrage, tandis que, si c'est l'État qui organise le financement, ils sont pris en charge par le Ministère des finances. Il s'ensuit que le budget disponible pour l'aménagement du nouvel ouvrage est inférieur à ce qui était prévu.

## PAYS-BAS

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>Financement intégralement privé</b>	-			
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>	<b>X</b>			
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques				
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)	<b>X</b>			
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subvention-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers				

Financement public: voir la réponse à la question 1.

Financement intégralement privé: cette formule n'existe pas aux Pays-Bas.

Financement mixte – partenariat public-privé: aux Pays-Bas, ce sont les contrats dits DBFM (conception-construction-financement-entretien).

**POLOGNE**

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement intégralement privé</b>				
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>				
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques				
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)	<b>X<sup>1</sup></b>			
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subsidiation-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers			<b>X<sup>2</sup></b>	

<sup>1</sup> Un seul projet BOT, qui concerne la construction et l'exploitation d'une autoroute.

<sup>2</sup> Un seul projet de concession de l'entretien à une entreprise privée.

Tous les projets, à l'exception de ceux qui sont mentionnés ci-dessus, font l'objet d'un financement traditionnel. La Pologne a tiré de précieux enseignements de ces deux projets de partenariat public-privé. Elle mettra sur pied d'autres projets de ce type, notamment avec un financement traditionnel pour la construction et un financement privé pour l'entretien.

Les inconvénients de cette formule sont qu'elle exige une longue préparation, qu'elle ne s'appuie pas sur une législation et des procédures appropriées et que son champ d'application est limité (elle n'est pratiquement utilisable que pour les routes).

## SUÈDE

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement intégralement privé</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>				
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)	<b>X</b>			
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subsidation-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers	<b>X</b>			

Le financement public traditionnel (contribuables et usagers) l'emporte très largement en Suède pour tous les types d'investissements et d'améliorations. La formule du financement mixte n'a été utilisée que pour quelques projets.

Comme il a été dit dans la réponse à la question précédente, on considère que le financement public concorde mieux avec les principes directeurs de la planification des infrastructures en Suède que le financement privé ou le financement mixte. Il n'empêche qu'au cours des dernières années l'intérêt pour les méthodes de financement mixte a grandi. À l'origine, il s'agissait essentiellement de voir si des solutions de ce type pourraient être utilisées pour soulager les finances publiques, mais aujourd'hui, on s'y intéresse davantage en tant que moyen d'améliorer la rentabilité des investissements dans les nouveaux aménagements et les travaux de réfection et d'entretien. Le gain de rentabilité tiendrait en partie à une gestion plus efficiente des différents risques liés aux investissements dans les infrastructures.

Dans une étude officielle publiée il y a quelques années, il a été recommandé que la formule du partenariat public-privé soit mise à l'essai pour quelques projets routiers et ferroviaires puis évaluée, mais l'actuelle majorité au Parlement n'y est guère favorable.

**Transports ferroviaires**

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement intégralement privé</b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>				
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques				
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)	<b>X</b>			
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subsidiation-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers				

<sup>1</sup> Uniquement pour l'extension de voies, sur de courtes distances, jusqu'à des équipements privés, etc.

Les principales lignes de chemin de fer suédoises étant exploitées par l'État (administration nationale des chemins de fer) ou par les collectivités régionales, le financement public est le mode de financement le plus courant. Comme il a déjà été signalé plus haut, la liaison ferroviaire entre l'aéroport d'Arlanda et la ville de Stockholm est financée selon le modèle BOOT.

La plupart des lignes ferroviaires suédoises sont financées par des budgets publics (État ou régions) et la Suède n'a donc qu'une expérience limitée d'autres modes de financement. Le seul partenariat public-privé est celui qui concerne la ligne Arlanda-Stockholm, dont la planification, la construction, le financement et l'exploitation ont été confiés à un consortium privé. Le recours à ce mode de financement était probablement le seul moyen de mettre rapidement la ligne en service puisque les fonds publics étaient mobilisés par d'autres projets, mais cela a compliqué les choses à différents égards. Étant donné que la solution BOOT suppose une concession assortie de certaines restrictions au trafic concurrentiel, il a été plus difficile d'intégrer le trafic de la ligne dans les réseaux de transport nationaux et régionaux.

Selon l'administration suédoise des chemins de fer, le partenariat public-privé permet de répartir les risques, mais on ne saurait tolérer qu'il entraîne une modification des priorités définies à partir d'une évaluation socioéconomique.

### Transports routiers

	Nouveaux investissements	Modernisation	Réfection et entretien	Autres améliorations
<b>Financement public</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Financement intégralement privé</b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>	<b>X<sup>1</sup></b>
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>				
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques	<b>X<sup>2</sup></b>			
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)				
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subvention-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers				

<sup>1</sup> Uniquement pour les petites routes et rues locales qui appartiennent à des membres de la collectivité locale et sont exploitées en coopération.

<sup>2</sup> La liaison (route et rail) entre la Suède et le Danemark appartient à une société placée sous le contrôle des deux États et est financée par l'intermédiaire du marché privé des capitaux.

Étant donné qu'en Suède les grandes routes sont toutes exploitées par l'État (administration nationale des routes) ou par les municipalités, le financement public est le mode de financement qui prédomine.

### TURQUIE

Le principe du partenariat public-privé a été retenu comme une autre formule de financement possible. Pour les nouveaux investissements prioritaires, le choix s'est porté sur le système «construction-exploitation-transfert». Les modèles «achèvement-exploitation-transfert»

ou «location-exploitation-transfert» peuvent être envisagés pour les projets où l'infrastructure existe déjà. Les fondements juridiques de ces différentes formules viennent d'être mis en place, mais ils nécessitent certaines améliorations.

Parmi les investissements d'envergure dans l'infrastructure des transports figurent le projet d'amélioration de la ligne de banlieue Gebze-Halkali et le projet de construction d'un tunnel ferroviaire sous le Bosphore (dit «projet Marmaray»). Le Ministère des transports approuve les projets au regard des critères techniques et de l'efficacité du réseau (capacité en nombre de voyageurs), mais il n'est pas responsable des investissements à opérer dans le réseau de transit ferroviaire urbain, pour lesquels les municipalités peuvent retenir le mode de financement de leur choix et lancer des appels d'offres. Le projet susmentionné relève à la fois de la catégorie «nouveaux investissements» et de la catégorie «modernisation» et son financement est assuré par un prêt international accordé à des conditions de faveur. L'avantage de ce type de prêt par rapport aux prêts commerciaux est qu'il est assorti d'un taux d'intérêt plus bas et consenti pour une durée plus longue.

**Question 3: Financement de l'infrastructure routière**

**DANEMARK**

Le Danemark a recours à des instruments de financement des types b), c) et d). Les recettes qu'ils procurent ne sont toutefois pas réservées au financement de l'infrastructure routière, mais vont alimenter le budget général de l'État.

Des redevances ne sont perçues auprès des usagers de la route que sur les liaisons fixes (voir la réponse à la question 2). Elles sont collectées par les sociétés semi-publiques responsables de ces liaisons et servent à rembourser les prêts obtenus pour l'aménagement des ouvrages.

**FINLANDE**

En Finlande, les fonds publics constituent la seule source de financement. Tous les paiements et taxes liés aux transports relèvent du fisc; des crédits ne sont pas affectés expressément au financement des transports routiers. Toutes les décisions en matière d'investissement sont subordonnées aux décisions budgétaires du Gouvernement. Des redevances ne sont pas perçues auprès des usagers.

Le tableau ci-après montre les fonds qui ont été consacrés au financement de l'infrastructure routière pendant la période 1997-2002 (en millions d'euros):

<b>Année</b>	<b>Nouveaux investissements et modernisation</b>	<b>Réfection et entretien, et autres investissements</b>	<b>Total</b>
1997	182	543	725
1998	208	531	739
1999	192	516	707
2000	180	528	708
2001	151	540	691
2002	150	603	753
<b>Moyenne</b>	<b>177</b>	<b>544</b>	<b>721</b>

**Financement national**

Les avantages et les inconvénients des sources de financement utilisées (financement public traditionnel et modèle BOOT) ont été exposés en détail dans la réponse à la question 2.

**Régions:**

Avantages de cette formule:

- Accélère l'exécution des projets régionaux importants;
- Peut être utilisée pour lisser les variations des besoins annuels de financement (du point de vue de l'État), qui posent parfois des problèmes au niveau du budget de l'État.

Inconvénients:

- Accroît les dettes de l'État;
- Inégalité des chances et inégalité de traitement des municipalités, selon qu'elles sont riches ou pauvres;
- Les prêts proposés par les collectivités régionales ne constituent pas nécessairement la solution la moins chère.

**Utilisateurs des réseaux de transport:**

Avantages:

- Est conforme au principe «utilisateur-payeur»;
- Améliore l'efficacité en incitant les usagers à prendre les décisions les plus judicieuses.

Inconvénients:

- Les frais de collecte sont élevés, du moins dans le domaine des transports routiers;
- Accroît la charge globale, à moins que l'on ne revioie toute la structure de la fiscalité et des paiements;
- N'augmente pas le montant du financement disponible, sauf si l'on prévoit un type d'affectation quelconque.

**Contribuables:**

Voir la réponse à la question 2.

## Financement international

### ***Soutien RTE:***

#### Avantages:

- Financement complémentaire; le volume des fonds nationaux à engager est moindre;
- Le réseau de transport finlandais peut être intégré dans le réseau européen.

#### Inconvénients:

- Gestion impliquant beaucoup de formalités administratives et coûteuse en ressources;
- Le financement national requis est de 90 %; le soutien RTE peut entraîner des changements dans la hiérarchie des priorités de réalisation.

### ***Fonds et programmes structurels:***

#### Avantages:

- Financement complémentaire; le volume des fonds nationaux à engager est moindre.

#### Inconvénients:

- La gestion implique encore plus de formalités administratives que dans le cas du soutien RTE et exige par conséquent des ressources substantielles;
- Nombreux petits projets sur une échelle relativement vaste, ce qui rend la gestion et le contrôle très lourds. Le soutien est perdu s'il n'est pas utilisé;
- Les procédures budgétaires, qui font intervenir divers acteurs, sont extrêmement rigides et complexes; intervention du Parlement pour la prise de décisions;
- Conflit dans la prise de décisions au niveau national et au niveau régional;
- Ce type de financement risque de promouvoir des projets qui ne sont pas nécessairement viables du point de vue socioéconomique.

### ***Prêts de la BEI:***

#### Avantages:

- Facilite la gestion des prêts au niveau de l'État;
- Les bonifications d'intérêts obtenues dans le cadre du RTE-T peuvent s'appliquer.

Inconvénients:

- Alourdissement des formalités administratives si les bonifications d'intérêts au titre des prêts de la BEI et du soutien RTE-T s'appliquent aux mêmes projets;
- Accroissement des dettes de l'État.

**PAYS-BAS**

Aux Pays-Bas, on utilise pour le financement de l'infrastructure routière les sources suivantes:

- Eurovignette pour les poids lourds;
- Taxes sur les carburants;
- Taxe sur les véhicules de transport de personnes et sur les motocycles, taxe de circulation et TVA;
- Droits d'importation et d'immatriculation des voitures.

Les redevances perçues auprès des usagers de la route, telles que les péages, sont rares aux Pays-Bas.

**POLOGNE**

b) Taxes sur les carburants (droit d'accise; TVA);

e) Redevances perçues auprès des usagers de la route (péages autoroutiers, vignette pour les poids lourds, redevances pour les véhicules hors norme, redevances pour les transports internationaux, redevances pour les transports nationaux – licences/permis);

b) Un certain pourcentage des recettes tirées du droit d'accise frappant les carburants est affecté annuellement au secteur routier dans le cadre du budget de l'État. C'est la seule affectation au titre de ce budget, en dehors des prêts des institutions financières internationales reçus par l'État. Ces prêts sont considérés comme des affectations du budget de l'État et font l'objet d'un mécanisme de transfert à part;

e) Des péages sont perçus sur deux tronçons d'autoroute (et conservés par les concessionnaires privés); des redevances sont collectées et conservées par l'administration nationale des routes pour les véhicules hors norme, ainsi que pour les transports internationaux et nationaux.

Les recettes provenant des vignettes sur le trafic poids lourds sont collectées et conservées par l'administration nationale des routes.

Ce sont là les seules sources nationales de financement de l'infrastructure routière.

## **SUÈDE**

En Suède, il n'y a pas de lien direct entre le financement de l'infrastructure routière et les sources de recettes mentionnées dans le questionnaire, sauf en ce qui concerne les redevances perçues auprès des usagers de la route (péages) pour la liaison sur l'Öresund entre la Suède et le Danemark. (Une solution analogue sera appliquée pour le pont qui reliera la Suède et la Norvège.) Il existe en Suède des taxes sur le carburant (droit d'accise et TVA), des taxes sur les véhicules (droit d'accise annuel et TVA), des droits d'immatriculation des véhicules et une vignette pour le trafic poids lourds (eurovignette), mais toutes ces rentrées sont considérées comme des recettes générales du budget de l'État. Les investissements dans l'infrastructure routière et les améliorations de cette dernière font l'objet d'un financement public traditionnel par le budget de l'État et les budgets des municipalités.

Il a été décidé récemment d'instituer un système de droits pour l'encombrement dans le centre de Stockholm, mais cette source de recettes ne concerne pas la période considérée puisque le système n'est pas encore en place (et il suscite d'ailleurs une vive controverse politique).

En dehors de l'usage limité qui est fait du système de redevances auprès des usagers de la route, les diverses recettes mentionnées ci-dessus n'ont jamais été véritablement considérées comme une source de financement de l'infrastructure routière en Suède (malgré les appels lancés en ce sens par les associations d'automobilistes et l'association des entreprises de travaux publics). Le débat a davantage porté sur la question de savoir dans quelle mesure il conviendrait d'utiliser les différentes formules pour des motifs d'ordre budgétaire ou pour des raisons tenant à la politique des transports. Ce sont ces dernières raisons qui font que l'on a longuement discuté de la possibilité d'adapter le montant des taxes et des redevances aux coûts marginaux socioéconomiques estimés.

## Annexe

### Questions sur le financement de l'infrastructure des transports

Ce questionnaire vise à rassembler des données sur les systèmes utilisés pour répondre aux besoins de financement liés: i) aux nouveaux investissements; ii) à la modernisation de l'infrastructure des transports existante; iii) aux travaux de réfection et d'entretien; et iv) à d'autres améliorations.

Les réponses devraient porter sur la **période 1997-2002 (dans la mesure du possible)**. Comme il se peut que les pouvoirs publics aient modifié leurs sources et instruments de financement au fil des années, il a paru pertinent de retenir une période de cinq ans pour faire apparaître le principal mode de financement ainsi que la combinaison de divers modes de financement la plus en usage pendant la période considérée.

Les deux premières questions concernent les sources et instruments de financement des investissements ainsi que les modes de financement utilisés pour l'infrastructure des transports en général; la troisième question a trait expressément à l'infrastructure routière.

#### ***Question 1. Sources et instruments de financement des investissements***

- i) Fonds nationaux
  - a) Budget de l'État;
  - b) Marché financier national;
  - c) Régions;
  - d) Utilisateurs des réseaux de transport;
  - e) Contribuables;
- ii) Financement international
  - a) Prêts en devises accordés par des consortiums bancaires étrangers;
  - b) Recours aux marchés internationaux des capitaux;
  - c) Aide et prêts à des conditions de faveur accordés par des gouvernements étrangers dans le cadre d'accords bilatéraux;
  - d) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties accordés par les institutions financières internationales (Banque mondiale, BERD, BEI, etc.);
  - e) Aide fournie par des organisations internationales: Commission européenne (PHARE, ISPA, CARDS), PNUD, etc.;
  - f) Lignes de crédit accordées par le Fonds monétaire international (FMI).

Distinguer dans la réponse les sources de financement respectivement utilisées pendant la période considérée pour: i) les nouveaux investissements; ii) la modernisation de l'infrastructure des transports existante; iii) les travaux de réfection et d'entretien; iv) d'autres améliorations. S'il a été fait appel à diverses sources de financement, indiquer la part approximative de chacune.

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement national</b>				
i) Budget de l'État				
ii) Marché financier national				
iii) Régions				
iv) Utilisateurs des réseaux de transport				
v) Contribuables				
vi) Divers				
<b>Financement international</b>				
i) Prêts accordés par des consortiums bancaires				
ii) Marchés internationaux des capitaux				
iii) Aide et prêts à des conditions de faveur				
iv) Prêts à des conditions de faveur, dons et garanties (Banque mondiale, BERD, BEI)				
v) Aide (Commission européenne, PNUD, etc.)				
vi) Lignes de crédit du FMI				
vii) Divers				

Indiquer brièvement quels sont, expérience faite, les avantages et les inconvénients des sources et instruments de financement susmentionnés.

**Question 2. Modes de financement**

- i) Financement public traditionnel (contribuables et utilisateurs);
- ii) Financement intégralement privé;

- iii) Modes de financement mixtes – partenariat public-privé (fonds spéciaux; sociétés semi-publiques ou organismes administrés par les pouvoirs publics qui utilisent des capitaux privés; infrastructure construite et éventuellement exploitée par une entreprise privée mais détenue par un organisme public; financement privé mais garanti par l'État; infrastructure financée et construite entièrement par le secteur privé mais exploitée par un organisme public – modèles BOT, BOOT, BOO, BOOST, BLT –; etc.).

Préciser dans la réponse quelle a été pendant la période considérée la part moyenne respective des sources de financement public, privé et mixte, utilisées pour les nouveaux investissements, la modernisation de l'infrastructure des transports existante, les travaux de réfection et d'entretien, et d'autres améliorations.

	<b>Nouveaux investissements</b>	<b>Modernisation</b>	<b>Réfection et entretien</b>	<b>Autres améliorations</b>
<b>Financement public</b>				
<b>Financement intégralement privé</b>				
<b>Financement mixte – partenariat public-privé</b>				
i) Fonds spéciaux				
ii) Sociétés semi-publiques				
iii) Construction-propriété-transfert (BOT)				
iv) Construction-propriété-exploitation-transfert (BOOT)				
v) Construction-propriété-exploitation (BOO)				
vi) Construction-propriété-exploitation-subvention-transfert (BOOST)				
vii) Construction-location-transfert (BLT)				
viii) Divers				

Indiquer brièvement quels sont, expérience faite, les avantages et les inconvénients des modes de financement susmentionnés.

**Question 3.      *Financement de l'infrastructure routière***

En plus des sources et modes de financement cités plus haut, différentes sources de recettes peuvent être utilisées pour le financement de nouveaux investissements dans l'infrastructure routière, la modernisation de l'infrastructure existante, les travaux de réfection et d'entretien, et d'autres améliorations. Quelques-unes des sources nationales de recettes le plus fréquemment utilisées sont indiquées ci-après:

- a) Vignette ou formule analogue (couverture; types);
- b) Taxes sur les carburants (droit d'accise; TVA);
- c) Taxes sur les véhicules (taxe annuelle; droit d'accise; droits de douane; TVA);
- d) Droits d'importation et d'immatriculation des véhicules;
- e) Redevances perçues auprès des usagers de la route (péages autoroutiers; vignette pour les poids lourds; redevances pour les véhicules hors norme; redevances pour les transports internationaux; redevances pour les transports nationaux – licences/permis).

Mentionner dans votre réponse les sources qui ont été utilisées pendant la période considérée pour le financement de l'infrastructure routière. Indiquer aussi quels sont, expérience faite, les avantages et les inconvénients des diverses sources de financement susmentionnées.

-----