

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'écotaxe poids lourds

– Audition, ouverte à la presse, de la société Ecomouv' : M. Daniele Meini, Président d'Ecomouv M. Michel Cornil, vice-président, M. Jean-Claude Damez-Fontaine, directeur « Systèmes et intégration », M. Giovanni Castellucci, Administrateur délégué d'Autostrade, ainsi que les membres du Comité exécutif d'Ecomouv, représentant les partenaires : MM. Michaelangelo Damasco (Autostrade), Antoine Caput (Thales), William Ferre (Steria), Jean Vincent Cloarec (SNCF), Jean-Marc Lazarri (SFR).. 2

Mercredi
29 janvier 2014
Séance de 11 heures

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Présidence
M. Jean-Paul
Chanteguët,
Président



M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet. Nous recevons, ce matin, la société Ecomouv' représentée ici par des membres de son conseil d'administration. Je souhaite la bienvenue à MM. Daniele Meini, président, Michel Cornil, vice-président, et Jean-Christophe Damez-Fontaine, directeur de la société. Je salue également les membres du comité exécutif d'Ecomouv' représentant ses partenaires – MM. Michaelangelo Damasco d'*Autostrade per l'Italia*, Antoine Caput de Thales, Jean-Vincent Cloarec de la SNCF –, ainsi que M. Giovanni Castellucci, administrateur délégué de la société italienne *Autostrade*.

Autostrade per l'Italia, qui détient 70 % du capital d'Ecomouv', est un groupe privé concessionnaire du réseau autoroutier italien, également actif à l'international pour l'exploitation de certains ouvrages routiers payants. *Autostrade* est contrôlée à 100 % par la holding *Atlantia* – une ancienne société publique qui regroupait des participations de l'État italien jusqu'à sa privatisation en 1999 –, qui gère également l'aéroport de Rome. Le plus important actionnaire d'*Atlantia* est, avec 46 % du capital, le fonds *Sintonia* du groupe familial *Benetton*, allié depuis 2008 à la banque *Goldman Sachs*.

Je rappelle que notre mission d'information n'est pas une commission d'enquête sur le contrat conclu entre l'État et Ecomouv'. Notre vocation est de comprendre pourquoi la mise en œuvre de l'écotaxe – dont le principe avait été voté à la quasi-unanimité – se heurte à tant de difficultés et d'incompréhensions. Les pouvoirs publics, mais aussi Ecomouv', ont sans doute insuffisamment porté leurs efforts sur la communication. Comprendre ce qui n'a pas marché, et pour quelles raisons, devrait nous permettre de proposer des aménagements au cadre existant.

S'agissant du contrat conclu avec l'État, la mission d'information a entendu les anciens ministres, MM. Dominique Bussereau et Jean-Louis Borloo, qui nous ont précisé les motifs du choix d'un partenariat public privé (PPP) assorti d'une période de dialogue compétitif avec les différents candidats. Des interrogations persistent cependant, notamment en ce qui concerne la durée du contrat : nous pensions qu'elle était de treize ans et trois mois, mais devant le Sénat, M. Antoine Caput, un des participants à notre réunion, a évoqué une durée d'exploitation contractuelle de onze ans et demi.

Autre question : où en est la réception du dispositif par l'État ? À ce jour, les validations techniques au titre de la procédure dite de « vérification d'aptitude au bon fonctionnement » (VABF) semblent avoir été menées à bien, mais après plusieurs reports ; comment ces derniers s'expliquent-ils ?

Plus généralement, quelles ont été les principales difficultés que vous avez rencontrées au cours de la conception et de la réalisation du dispositif dont vous avez la charge ? Les administrations qui comptaient le plus parmi vos interlocuteurs – la direction générale des douanes ou le ministère des transports – ont-elles présenté des exigences qui vous auraient compliqué la tâche ?

M. Michel Cornil, vice-président d'Ecomouv'. Les auditions précédentes vous ont permis de vous familiariser avec les textes dont nous avons dû tenir compte dans le cadre du développement du dispositif pour la collecte de l'écotaxe. Aussi pouvons-nous insister aujourd'hui sur une série de points précis.

Depuis quelques mois, les critiques se multiplient sur le coût du montage. Or le prix était un des critères importants de l'appel d'offres, et notre proposition était la moins disante.

D'ailleurs, statuant dans le cadre d'un recours, le tribunal administratif a considéré l'offre d'Ecomouv' comme la meilleure. De plus, l'appel à un partenaire privé a permis de faire financer les investissements par les banques et non par le budget de l'État.

La durée du contrat est bien de treize ans, mais la période d'exploitation est de onze ans et demi, car il faut tenir compte d'une première étape de développement et de déploiement du dispositif. Il s'agit d'une période relativement courte ; l'amortissement de la dette est donc très rapide. Au terme du contrat, l'État disposera d'un système en fonctionnement dépourvu de charges financières. Enfin, le montage nous a conduits à externaliser tous les coûts, ce qui en garantit la transparence.

La réalisation du dispositif a représenté un défi technologique. La société et ses partenaires ont mobilisé les meilleures pratiques en matière de *management* de projet, ce qui nous a permis de maîtriser la complexité tout en assurant un niveau de qualité élevé. Chacun des industriels contributeurs, représentés aujourd'hui, est un expert reconnu dans son domaine.

Si des décalages ont en effet été constatés dans la mise à disposition du dispositif, nous n'en avons pas la même vision que l'État. Afin de sécuriser cette mise à disposition, c'est l'État qui a décidé d'abandonner l'expérimentation de la taxe poids lourds en Alsace, initialement prévue dans le contrat, et qui nous a demandé d'exécuter une marche à blanc à l'échelle nationale. Aujourd'hui, les tests de VABF et de vérification de service régulier (VSR) sont terminés avec succès ; le dispositif est prêt et homologué. L'État dispose de tous les éléments nécessaires pour en prononcer la mise à disposition (MAD). La marche à blanc s'est déroulée, comme exigé, jusqu'au 30 novembre 2013, permettant de constater que le cœur technique du dispositif – la collecte de la taxe – fonctionnait correctement à grande échelle. Depuis la fin du mois de juillet, nous avons également enregistré 200 000 véhicules, dont 45 % de véhicules étrangers.

La suspension de l'écotaxe, le 29 octobre 2013, a créé une situation nouvelle qui est lourde de conséquences pour notre société. Sur le plan financier, l'absence de prononcé de la mise à disposition par l'État nous empêche de rembourser la dette vis-à-vis des banques qui ont financé le développement et le déploiement du dispositif.

Attentifs aux auditions qui se sont déroulées jusqu'à présent, nous avons noté que des propositions de modification du dispositif ont été avancées par différents acteurs. Sans porter un avis sur leur pertinence politique – ce qui ne relève ni de notre rôle, ni de nos compétences –, nous devons néanmoins en évaluer la faisabilité technique puisque là est notre cœur de métier. Certaines de ces propositions nécessiteraient des modifications importantes du dispositif, conçu et réalisé jusqu'à présent en fonction des exigences de l'État ; d'autres – telles que des modifications du seuil de tonnage ou des changements de paramétrage sur le réseau taxable – seraient, en revanche, faciles à réaliser dans le cadre du dispositif actuel.

La reprise de l'écotaxe nécessitera du temps. En effet, dès que la date de son entrée en vigueur sera connue, il faudra relancer l'enregistrement des véhicules taxés ; 200 000 ont déjà été enregistrés, mais si la période de suspension est trop longue, nous devons réviser ces dossiers. Il faudra également réactiver les démarches commerciales des sociétés habilitées de télépéage (SHT) afin de compléter l'enregistrement dont l'objectif est d'atteindre environ 400 000 véhicules. Enfin, le dispositif nécessite une maintenance très complète afin d'assurer un fonctionnement vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, à un niveau de

qualité élevé. À l'issue de la suspension, il faudra s'assurer que toutes les dégradations ont été réparées. À ce jour, en effet, neuf portiques ont été sérieusement endommagés, et démontés par notre société afin d'assurer la sécurité de circulation sur les voies concernées. Une quinzaine d'armoires déplaçables qui ont été détériorées sont également irrécupérables.

Les travaux de la commission d'enquête sénatoriale et de votre mission d'information nous donnent le sentiment que la plupart des questions soulevées sont d'ordre politique. Nous sommes, pour notre part, à votre disposition pour répondre aux questions se rapportant aux aspects techniques.

M. Jean-Paul Chanteguët, président et rapporteur. Comment la rémunération d'Ecomouv', qui, par année, s'élève à 230 millions d'euros hors taxes, est-elle répartie ? Quel en est le montant qui échoit aux SHT ?

Mme Émilienne Poumirol. Les retards constatés depuis mai 2012 peuvent, en grande partie, être imputés à Ecomouv'. Si le contrat était annulé, l'État devrait s'acquitter d'un dédit de 800 millions d'euros ; peut-on négocier la diminution des montants des loyers pendant la période de suspension de l'écotaxe ? Est-il envisageable de modifier le contrat pour redonner un pouvoir de contrôle à la puissance publique ?

Mme Joëlle Huillier. Quel est votre avis sur le rapport entre l'investissement en portiques et le nombre de kilomètres soumis à l'écotaxe ? Augmenter ce nombre conduirait-il à une diminution relative du poids des investissements ? Quel serait, en cette matière, l'impact de l'extension de l'écotaxe à l'ensemble du réseau français ?

Mme Sophie Errante. Devait-on forcément passer par l'implantation de portiques ? N'existait-il pas une autre solution technologique ?

Qu'en est-il de l'impact réel de l'écotaxe ? Une marche à blanc sur un trimestre à l'échelle nationale vous paraît-elle envisageable et réalisable, et sous quelles conditions ?

M. Joël Giraud. Ecomouv' a-t-il pu donner un avis technique sur la définition du réseau taxable, dont dépend en grande partie la rémunération du concessionnaire ? En effet, la carte du réseau ne peut qu'interroger : pourquoi renoncer à taxer le réseau déjà concédé, au prétexte que ce ne serait pas « eurocompatible » ? Pourquoi exonérer d'écotaxe les frontières, notamment la frontière franco-italienne ?

Dans beaucoup de pays, la Suisse en particulier, l'écotaxe est perçue par le service des douanes. Le mode de collecte, *via* un prestataire qui a été choisi en France faisait-il partie du cahier des charges initial ou bien résulte-t-il des négociations ? Quelle a été votre position sur cette question ?

Enfin, quels seront les impacts financiers pour Ecomouv' et pour l'État si, pour des raisons d'efficacité et d'équité, la carte du réseau taxable était étendue à l'intégralité du territoire national ?

M. Éric Straumann. Qu'en est-il de la compatibilité du dispositif avec ceux de nos voisins ? Un transporteur allemand qui circule en France doit-il disposer d'un équipement spécifique ? Un transporteur français équipé qui circule en Allemagne, en Suisse ou en Autriche, a-t-il besoin d'un équipement complémentaire pour emprunter les routes françaises ?

M. Gilles Lurton. Monsieur le vice-président, vous avez dit que la reprise éventuelle de l'écotaxe nécessiterait des délais, notamment pour l'enregistrement des véhicules taxés. De quels délais exactement s'agirait-il selon vous ?

Quel a été le coût social de la suspension de l'écotaxe ? Vos salariés doivent-ils s'attendre à subir le chômage partiel ou l'ont-ils même déjà subi ?

M. Marc Le Fur. Qu'est-ce qui nous garantit que les véhicules étrangers subiront les mêmes contraintes que les véhicules français ?

Entendues dans le cadre de l'audition d'un syndicat de transporteurs, certaines entreprises qui ont participé à la marche à blanc – dont je rappelle qu'elle visait à tester les modalités de tarification gérées par un système informatique complexe – ont soutenu de façon très argumentée que celle-ci n'avait pas fonctionné. Dans ces conditions, je n'imagine pas une réception du système par l'État ; or l'absence de réception signifie l'absence de dette à votre égard.

Par ailleurs, j'ai été très surpris de voir la SNCF parmi les membres de votre consortium. Sa participation est paradoxale dans la mesure où il s'agit d'un concurrent du transport routier, bien qu'elle ait pour filiale l'un des principaux transporteurs routiers. De plus, l'un des objectifs de l'écotaxe était d'encourager le développement du fret. Or la part relative de ce dernier dans les activités de la SNCF – déjà très faible en France par rapport aux autres pays – a encore décliné au cours des dernières années. On peine donc à comprendre la cohérence de la stratégie de la SNCF et les raisons de sa participation à ce consortium.

Mme Corinne Erhel. Je m'interroge sur la maîtrise des données que collecte votre consortium : qui en est propriétaire ? Ce point n'est pas négligeable, y compris en termes économiques.

M. François-Michel Lambert. En dépit de votre souhait de rester sur le terrain technique, je me permets d'aborder une question politique. Dans le cadre du contrat entre l'État et Ecomouv', l'État ne peut pas empêcher le principal actionnaire du consortium – *Autostrade* – de revendre ses parts. Que penser de cette clause qui remet en cause le pouvoir régalien de l'État de contrôler la collecte de l'impôt ?

Les portiques relèvent les plaques d'immatriculation des véhicules afin de vérifier si ceux-ci sont inscrits au fichier des détenteurs de boîtiers. Que faites-vous des données ainsi captées ? Quelle a été la position de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) sur cette question ?

Pourrait-on imaginer un modèle qui se passerait des portiques ; ils cristallisent le mécontentement, au profit d'un contrôle plus classique de la présence des boîtiers par les forces de police ? Si l'on revenait à un système de ce type, quel en serait l'impact économique, et donc les gains pour la Nation ?

M. Michel Heinrich. Les représentants des entreprises que nous avons reçus nous ont expliqué que la préparation à la mise en place de l'écotaxe avait représenté pour eux une tâche longue et complexe. En cas de reprise de la taxe, leur faudra-t-il mener à nouveau de fastidieux travaux préparatoires ?

M. Jean-Pierre Gorges. À partir de quel moment la situation d'attente deviendra-t-elle sans retour ? Autrement dit, de combien de temps disposons-nous pour régler ce problème ?

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Quelles seraient les conséquences, pour les actionnaires et les créanciers, d'un report supérieur à six mois ?

M. Thierry Benoit. Vous avez affirmé maîtriser le défi technologique complexe que représente le dispositif de collecte de l'écotaxe, et il est certain que votre consortium, qui a déjà mis en œuvre ce type de système dans d'autres pays, notamment chez des voisins européens, détient un savoir-faire important dans ce domaine. Afin de parvenir à remettre en place l'écotaxe en France, pourriez-vous proposer un dispositif moins « provocateur » que les portiques ? Élu d'une circonscription de Bretagne où vous avez encore procédé à un démontage le week-end dernier, je constate le rejet dont cet équipement est l'objet dans ma région et n' imagine pas l'y voir réinstallé de sitôt.

Quant au dispositif fiscal, il faudrait pouvoir l'amorcer tout en envisageant une montée en puissance dans les années à venir. Cela permettrait aux contribuables concernés d'intégrer l'écotaxe dans leurs calculs et d'organiser progressivement le transfert modal, raison d'être initiale de la mesure.

Aujourd'hui, les conditions de la mise en place de l'écotaxe ne sont clairement pas réunies en France. Pourquoi le processus s'avère-t-il plus difficile dans notre pays qu'ailleurs ? Qu'est-ce qui pourrait inciter nos concitoyens, et notamment les usagers de la route, à accepter le principe du dispositif ?

Mme Catherine Beaubatie. Vous avez évoqué la possibilité, à la reprise de l'écotaxe, d'apporter au dispositif des modifications simples, mais également d'autres plus complexes. S'agit-il de changements plus ou moins onéreux pour l'État ?

M. Thomas Thévenoud. À propos de la géolocalisation, vous avez parlé d'un défi technologique maîtrisé ; or les témoignages qu'on nous a livrés au sein de cette mission d'information, mais également sur le terrain, font état de problèmes techniques dans ce domaine.

Où en êtes-vous des discussions avec l'État sur le point de départ des loyers ? À partir de quelle date l'État devra-t-il s'en acquitter ?

Quel sera le montant de la pénalité appliquée en cas de suppression définitive de l'écotaxe ? Comment est-on arrivé au montant mentionné du dédit, et qu'est-ce qui le justifie ?

M. Olivier Marleix. Réduire le nombre des portiques et augmenter la part des contrôles par satellite représenteraient un certain coût. Du point de vue juridique, de quelles marges de manœuvre dispose-t-on, selon vous, pour éventuellement allonger, par avenant, la durée du contrat liant l'État à Ecomouv' ?

M. Gilles Savary. La société Ecomouv' et le dispositif qu'elle a proposé représentent la principale contrainte dans notre travail au sein de cette mission d'information. Sans cela, le génie fiscal aurait très aisément trouvé à asseoir l'écotaxe sur autre chose, par exemple les carburants. Or nous avons opté pour une taxation basée sur la redevance kilométrique et qui passe par la solution technique des portiques. Sans remettre en question ni

la sophistication ni le coût de ce dispositif, j'observe qu'il limite les possibilités de propositions nouvelles. Si l'on devait y renoncer, quelle serait votre réaction, et quel serait le coût pour le contribuable ? Nous devons savoir précisément à quoi nous attendre.

On n'a pas besoin de portiques pour frapper de la taxe de l'aviation civile les avions qui passent dans notre espace aérien : on a les moyens de les repérer, y compris quand il n'y a ni atterrissage ni décollage. La solution peut se révéler plus complexe pour le transport routier, mais on doit pouvoir imaginer des dispositifs de traçabilité quasi parfaite. Rejetés par la population, les portiques constituent en effet des cibles faciles, donc susceptibles de fragiliser l'ensemble du dispositif.

M. Philippe Bies. Quel serait le coût d'un échec total de l'opération ? Quelle est la situation financière actuelle de la société Ecomouv', qui a d'ores et déjà utilisé tout l'argent qu'elle avait levé auprès des banques ?

Quelle est, par ailleurs, sa situation sociale ? Combien de salariés compte-t-elle aujourd'hui et que font-ils puisque la société ne fonctionne pas ? Quelles portes de sortie envisage-t-on pour eux ?

Je m'inquiète enfin devant le décalage entre le satisfecit que vous octroyez à la technicité et à l'opérationnalité immédiate du système et les témoignages qu'on nous a livrés ici ou que nous avons également pu récolter dans nos circonscriptions.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Quel est le montant des investissements réalisés, à ce jour ? Comment ont-ils été financés ? Les emprunts contractés sont-ils garantis par l'État ? Enfin, le dispositif technique permet-il d'identifier et de différencier les petits trajets journaliers ?

Mme Bernadette Laclais. La différence des coûts de collecte entre le système proposé par Ecomouv' et d'autres systèmes qui existent en Europe ne peut qu'étonner. Comment l'expliquez-vous ?

Le dispositif des portiques a-t-il été choisi en cours de discussion ou bien figurait-il dans le cahier des charges initial ?

M. Jean-Marie Sermier. Je voudrais revenir sur les conditions de mise en place de l'équipement embarqué dans les véhicules. Le matériel est-il aujourd'hui complètement déployé ? La société Ecomouv' dispose-t-elle de chiffres précis en cette matière ?

M. Michel Cornil. Vu l'abondance des questions portant sur l'aspect financier, je laisse M. Castellucci vous apporter dès maintenant le point de vue du principal actionnaire d'Ecomouv'.

M. Giovanni Castellucci, administrateur délégué de la société *Autostrade per l'Italia*. Le contrat prévoit une durée d'exploitation d'onze ans et demi, soit une période assez réduite par rapport à la hauteur de l'investissement en capital. Celui-ci est lourd pour Ecomouv', mais également pour les SHT qui devront, au cours de cette période, amortir les équipements embarqués qu'elles ont acquis, sachant que la longévité technique de ce matériel de dernière génération satellitaire pourrait, si nécessaire, aller bien au-delà des onze ans et demi.

S'agissant de la réception du dispositif par l'État, les tests de VABF ont été achevés le 8 novembre, et les certificats nous ont été transmis il y a quelques jours. L'État a donc bien vérifié la qualité, la fiabilité et la conformité du dispositif au cahier des charges.

Pourquoi la mise à disposition est-elle retardée ? Jusqu'à fin octobre, la date de démarrage du dispositif était fixée au 1^{er} janvier ; la VABF a été achevée bien avant, mais le changement du cadre politique a bouleversé le calendrier. Jusqu'à la mi-décembre et son audition à l'Assemblée nationale, le ministre délégué aux transports, M. Cuveillier, prévoyait le prononcé de la mise à disposition avant la fin de l'année. À ce jour, elle fait toujours défaut.

La principale difficulté que nous avons rencontrée tient aux exigences de la Commission européenne en matière d'écotaxes, auxquelles le dispositif adopté en France est le premier à répondre. Il prévoit ainsi, entre autres, la possibilité de faire appel aux prestataires de services que sont les SHT, ce qui implique la coordination de différents systèmes informatiques. Certaines SHT ont choisi, pour leur équipement, de faire appel à *Siemens*, d'autres à *Kapsch*. Intégrer, dans le cadre de la facturation, les informations provenant de ces technologies différentes n'est pas une tâche aisée. La directive européenne imposant l'interopérabilité et la possibilité pour les opérateurs d'intervenir sur les marchés constitue ainsi une source majeure de complexité.

Parmi les autres difficultés, mentionnons la rareté des organismes agréés pour l'homologation dans divers domaines. Ainsi, en matière de sécurité des systèmes d'information, nous ne pouvions faire appel qu'à la société d'expertise *Oppida*, forcément surchargée de demandes ; l'homologation a donc demandé plus de temps que prévu. Plus largement, nous avons dû régler une multitude de détails, certes mineurs, mais complexes, dont l'accumulation a demandé beaucoup d'efforts.

Les exigences de l'État étaient à la fois raisonnables et compatibles avec la directive européenne. Rien n'imposait de traiter l'écotaxe comme une taxe et non comme un péage mais, une fois prise, cette décision a déterminé la nécessité d'un dispositif particulièrement précis.

La rémunération d'Ecomouv⁷ résulte directement de l'appel d'offres correspondant à un cahier des charges précis, que l'État a formulé au terme d'un dialogue compétitif. Selon le Premier ministre, notre offre était de loin la moins-disante – appréciation confirmée par le tribunal administratif dans le cadre d'un recours initié par un concurrent. La rémunération vise essentiellement à couvrir l'amortissement de notre investissement et la rémunération des SHT, qui doivent à leur tour amortir l'investissement en équipements embarqués.

Le ministre délégué aux transports a affirmé en audition que la responsabilité de certains retards échoyait à Ecomouv⁷. S'il est normal que nos avis divergent, la situation actuelle ne facilite pas le consensus dans la mesure où rien ne nous incite désormais à trouver des solutions pour le démarrage du système. Plusieurs facteurs sont responsables des retards. Ainsi, le guide des procédures – document fondamental qui définit le fonctionnement du dispositif – a été sensiblement modifié onze mois après que le contrat nous a été attribué. Ce changement nous a obligés à refaire beaucoup de choses et à trouver avec l'État des calendriers d'aménagement pour rattraper le décalage. Autre cause du retard : la décision de remplacer l'expérimentation en Alsace par une marche à blanc à l'échelle nationale. Si ce choix était justifié, il a exigé du temps supplémentaire. Aujourd'hui, la situation n'est pas simple, et nous espérons rapidement parvenir à une convergence de points de vue avec l'État.

Quant à savoir s'il faut modifier le contrat entre l'État et la société Ecomouv', nous opérons déjà sous le contrôle de la puissance publique, notamment dans le domaine de l'embauche. Bénéficiaire d'un agrément pour gérer le système de collecte de l'écotaxe, nous sommes un agent de l'État et disposons, à ce titre, d'une marge de liberté assez limitée.

L'investissement en portiques constitue une question importante. Chargés de détecter si l'équipement embarqué marche bien, les portiques ne peuvent pas être remplacés par un système satellitaire plus sophistiqué : celui-ci ne saurait déceler un matériel embarqué caché ou défectueux. En revanche, on peut leur substituer des contrôles manuels, surtout dans un périmètre limité. Cependant, les portiques représentent une façon intelligente et efficace d'automatiser et de massifier les contrôles du comportement des transporteurs. Sans être unique, cette solution nous a semblé la plus efficace, étant entendu que nous n'en sommes pas les auteurs puisqu'elle figurait dans le cahier des charges imposé par l'État. Nous n'avons fait que répondre à la demande en réalisant des portiques bien conçus et – détail non dépourvu d'importance – utilisant une technologie française.

Nous avons déjà organisé une marche à blanc, qui s'est déroulée avec succès. En septembre 2013, lorsqu'il a annoncé la date de mise en service au 1^{er} janvier 2014, l'État devait avoir connaissance de ses résultats ; en tout état de cause, il ne pouvait pas les ignorer au moment de prononcer la VABF. Tout ce qu'on a entendu ne correspond donc pas à la vérité, et nous sommes prêts à vous fournir toutes les précisions nécessaires.

Nous n'avons eu aucune possibilité d'influencer la définition du réseau taxable. Tout comme la localisation des portiques et des systèmes de contrôle déplaçables, elle faisait partie de l'appel d'offres initial. Par la suite, l'État y a apporté de petites modifications, mais de sa propre initiative et à la marge seulement.

Du fait de la suspension *de facto* de la mise en service du dispositif, Ecomouv' se trouve aujourd'hui hors du contrat de financement. Cette situation et le manque de visibilité qui l'accompagne inquiètent les banques qui ont financé le projet. Nous espérons, en travaillant avec l'État, pouvoir rassurer les créanciers, mais il faut le faire très rapidement afin de ne pas laisser le temps décider pour nous. Il y a une semaine, nous avons enfin été convoqués par le ministère des transports qui, après avoir consulté les autres organes de l'État, nous a énoncé ses souhaits et objectifs. Lors d'une deuxième réunion, nous avons expliqué nos contraintes, relatives essentiellement aux attentes des créanciers et aux systèmes de financement. Nous nous sommes donc expliqués sur nos impératifs réciproques et espérons désormais parvenir rapidement à une solution commune. L'État souhaite en particulier ne pas payer de loyers tant que dure la suspension – contrainte particulièrement lourde si l'on en ignore la durée. La discussion est d'autant plus complexe qu'elle implique plusieurs intervenants, tant du côté de l'État que de celui des créanciers, sans oublier les SHT qui ont beaucoup investi dans l'achat de matériel et qui ne savent pas quand elles pourront le rentabiliser.

En matière sociale, le ministre nous a demandé de faire preuve de responsabilité et de ne pas activer les clauses de chômage partiel jusqu'à ce qu'on se mette d'accord sur la façon de gérer la période de suspension. Afin de ne pas ajouter de la crise à la crise, nous nous en sommes tenus à cette demande du Gouvernement en gardant tous nos employés de Metz. Jusqu'à récemment, ils étaient très occupés à traiter les 180 000 fichiers enregistrés. Depuis quelques semaines, il y a nettement moins d'activité, mais nous espérons pouvoir les éclairer rapidement sur leurs perspectives.

Pour étendre le réseau, il suffirait d'ajouter des portiques ou des points de contrôle. Si l'on décidait de s'en passer, le coût marginal de l'extension serait assez faible, et le coût moyen beaucoup plus bas qu'aujourd'hui. Mais si l'on veut garder un niveau de contrôle élevé, les portiques représentent un système plus efficace que les vérifications manuelles. Il est évidemment possible d'opter pour une surveillance plus lâche, mais cela relève d'une décision politique.

En matière de compatibilité internationale, rappelons que la France est le premier pays à mettre en place un système conforme aux standards européens. Cela nous a, dès le début, incités à concevoir un dispositif susceptible d'être étendu à d'autres pays. Le système allemand, en fin de vie, ne correspond pas aux exigences européennes et ne sera pas compatible avec le nôtre. Toutefois, dans deux ans environ, sa refonte fera l'objet d'un appel d'offres et nous espérons pouvoir jouer nos cartes avec nos partenaires pour mettre en place un système totalement interopérable. En revanche, à condition d'utiliser les équipements embarqués fournis par Ecomouv', le dispositif français est d'ores et déjà compatible avec ses homologues espagnol, italien et autrichien. Les équipements fournis par *Kapsch* et *Siemens* ne sont, pour leur part, interopérables qu'avec l'Autriche.

Monsieur Le Fur, les véhicules français et étrangers subiront bien les mêmes contraintes. La VABF a eu lieu ; vérifié par l'État et par la CNIL, le système est homologué et donc prêt à la mise en service.

Ce n'est pas à nous, mais à la SNCF, qu'il faut demander la raison de sa participation au consortium. Du point de vue d'Ecomouv', si certains services fournis par la SNCF, tels que la logistique aux points de distribution, peuvent également être assurés par d'autres prestataires, sa présence parmi nos partenaires s'est en revanche révélée indispensable dans le cadre de la marche à blanc. En effet, les adhésions à l'expérimentation s'effectuant sur la base du volontariat, la participation immédiate de sa filiale *Geodis* nous a permis de tester le système de façon rapide et efficace.

Les données collectées par Ecomouv' appartiennent à l'État et aux SHT ; nous ne pouvons ni les échanger avec nos partenaires – la SNCF n'y aura donc jamais accès –, ni les exploiter économiquement. Quant aux SHT – *Axxès, Eurotoll, Total, DKV, Ressa et Telepass* –, ces données leur permettront d'améliorer la qualité de leurs services, tout en favorisant leur intégration en matière d'intermodalité.

M. Lambert s'est inquiété de la possibilité qui nous est laissée de revendre nos participations. Nous sommes des industriels, le système de péage est notre cœur de métier. À la fin des années quatre-vingt, nous avons été les premiers au monde à développer un système de péage électronique, en Italie. Nos 8,5 millions de clients italiens représentent la moitié de l'ensemble des clients des systèmes de péage électronique en Europe. En 2004, nous avons été les premiers à mettre en place un système d'écotaxe, qui fonctionne très bien, en Autriche. Nous sommes donc là pour rester. Le contrat nous permet de vendre 30 % des parts immédiatement – ce que nous avons fait – et plus par la suite, à condition toutefois de garder le contrôle de la société. Sauf dérogation de l'État, nous sommes donc obligés de conserver un niveau de participation de 50,1 %, étant entendu que, si le projet est mené à bien, nous souhaitons rester partie prenante.

Après la suspension, le plus compliqué dans la reprise du contrat pourrait tenir à la validité des données enregistrées. Si la reprise a lieu pas trop tard dans l'année, leur fraîcheur pourra être conservée, voire prolongée à travers des décisions de la part de l'État. Par contre,

une trop longue attente imposera aux entreprises de refaire le travail d'enregistrement, qui exige beaucoup plus de précisions pour une taxe que pour un péage. L'établissement de la taxe dépend, en effet, principalement de la qualité et de la fraîcheur des données d'enregistrement.

Où se situe le point de non-retour ? Je ne saurais le dire, mais les nombreux intervenants – cinq pour l'État, dont la Caisse des dépôts et consignations au titre du financement, huit banques et les SHT – ont besoin d'une réponse assez rapide pour maintenir l'efficacité du système. En travaillant bien, il n'est pas impossible de tenir jusqu'à la fin de l'année, dans des conditions de clarté et de prise en charge des coûts de maintien du système. Je rappelle que nous avons été arrêtés à deux mois du démarrage, en pleine montée en puissance des réseaux de distribution. Aujourd'hui, en tout cas, les conditions ne sont pas réunies pour tenir trop longtemps.

On ne peut pas dire que le coût du système soit plus élevé en France que dans les autres pays. En Allemagne, non seulement les SHT n'étaient pas intégrés dans le système, mais la technologie n'avait pas besoin d'être aussi sophistiquée. Le coût dépend des nombres de kilomètres et de camions à contrôler, et, à parité de réseau et de nombre de camions, le coût en France est inférieur de moitié. Seulement, les recettes françaises sont plus faibles qu'en Allemagne parce que le réseau taxé est moins fréquenté par les poids lourds. Le choix du réseau est donc à l'origine du renchérissement du coût, dû à la faiblesse des recettes. Sur un réseau de première importance, le coût aurait été réduit de moitié par rapport à l'Allemagne. Il ne résulte d'ailleurs pas d'une négociation mais d'une réponse à un appel d'offres, compétition vraie dans laquelle notre proposition est ressortie comme la moins chère.

Quel serait le coût pour la collectivité en cas d'interruption du projet ? La clause de résiliation du contrat prévoit que soient dédommagés ou payés l'investissement réalisé et les coûts supportés à la date – dépenses opérationnelles, coût du capital pour les banques et les actionnaires, coûts de rupture de contrats. Il n'y a rien sur le manque à gagner. Cette clause existait déjà dans le contrat et n'a pas été négociée.

Des modifications peuvent, bien sûr, être apportées au système, mais très difficilement sur les éléments structurants, c'est-à-dire tout ce qui touche à la base de données, aux classifications ou à la tarification. La non-tarification des premiers cinquante kilomètres, par exemple, est assez compliquée à faire, surtout pour ce qui concerne les redevables non abonnés qui acquittent en temps réel, contrairement aux abonnés qui travaillent en post-facturation. Avec la facturation en fin de mois, les ajustements peuvent être calculés, mais pour les 20 ou 30 % de facturation en temps réel restants, le système de prépaiement ne le permet pas.

D'autres modifications ne posent pas de problème. Par exemple, il serait très facile de limiter la classe de tonnage aux 12 tonnes.

M. Jean-Christophe Damez-Fontaine, directeur « systèmes et intégration » d'Ecomouv'. Dans le dispositif tel qu'il a été conçu, il y a d'abord une possibilité simple d'extension du réseau taxable ou de modulation de ce réseau de façon quasi instantanée. On peut redéfinir des sections, en supprimer, les étendre sans avoir à modifier le dispositif. Les technologies de collecte le permettent, de même que ce qu'on appelle la virtualisation des portiques de collecte.

Une autre possibilité concerne le calcul de la taxe elle-même par la modulation de différents paramètres aujourd'hui pris en compte dans ce calcul : poids du véhicule, nombre d'essieux, classe d'émission polluante, type de motorisation, critère de périphéricité – intégré notamment pour la Bretagne –, et possibles niveaux de congestion en fonction de la tranche horaire de circulation. Tout cela est possible dès à présent.

D'autres modifications pourraient être envisageables, en ce qui concerne l'assujettissement ou le non-assujettissement de certains véhicules. Aujourd'hui, nous avons trois moyens de détecter un véhicule non assujetti. Premièrement, d'après ses caractéristiques physiques – inférieur à 3,5 tonnes ou supérieur à 12 tonnes. Si les équipements du contrôle automatique le définissent comme assujetti et qu'il n'est pas équipé, l'anomalie est remontée au central pour lui notifier un manquement. Deuxièmement, l'inscription sur une liste d'immatriculations, par exemple dans la déclaration de transport d'un type de marchandises. Par exemple, un véhicule déclaré comme transport de lait est inscrit sur une liste permettant, au moment du contrôle, de l'écarter de la notification en manquement. Troisièmement, la reconnaissance de format de plaques d'immatriculation spécifiques signifiant que certains véhicules sont non assujettis.

Ces possibilités d'exonérations pourraient être étendues à une base géographique, mais cela renvoie à la problématique de localisation du véhicule et des petits trajets. Aujourd'hui, la collecte est basée sur le franchissement de points de tarification. Pour les redevables non abonnés, le calcul est effectué en temps réel, ce qui exclut toute notion de trajet puisqu'on n'a connaissance ni d'un point de départ ni d'un point d'arrivée. Au sein même d'un trajet réel, on peut avoir des portions de réseau taxables et des portions non taxées. Ces dernières ne comportant pas de points de géolocalisation, on ne peut pas définir de trajet dans le système. De ce fait, la notion de trajet n'est pas gérée et l'exonération pour de petits trajets devient une option que nous ne pouvons retenir dans le dispositif et dans le système de taxe tel qu'il a été demandé.

Une réflexion peut être lancée sur l'exonération d'un certain nombre de kilomètres mais, comme le disait M. Castellucci, elle ne peut être possible que pour les redevables abonnés *via* la post-facturation. Cette éventuelle modification peut s'avérer relativement lourde en l'état du dispositif mais est faisable d'un point de vue technique.

M. Giovanni Castellucci. La faisabilité des modifications dépendra aussi de la durée de la suspension et du temps que mettra l'État à procéder aux vérifications, qui est, il faut bien le reconnaître, assez long.

S'agissant du dispositif, nous n'avons rien proposé ; nous avons seulement répondu à un appel d'offres qui mettait en compétition plusieurs opérateurs français et européens. En réalité, nous avons eu une marge de proposition très limitée dans la soumission du projet, et aucune s'agissant des points clés que sont les systèmes de contrôle et de collecte.

La part la plus importante des loyers est consacrée à l'amortissement de l'investissement et à la rémunération des SHT. Le reste est affecté à la gestion du réseau de distribution, aux prestataires de service disponibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, à la gestion du système informatique ainsi qu'au centre de Metz.

M. Michaelangelo Damasco, représentant *Autrostrade*. Nous avons lu, dans le compte rendu d'audition de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), un témoignage sur la marche à blanc totalement faux.

Je souhaite vous rassurer sur le fonctionnement de la géolocalisation. Selon les données de la marche à blanc, 10 millions de franchissements de points de tarification ont été testés, ce qui confirme que la géolocalisation fonctionne bien au-delà des objectifs contractuels. La phase expérimentale a été conduite selon un cahier des charges précisé par l'État et qui a fait l'objet d'un accord entre Ecomouv' et les SHT. Les éléments de tarification à communiquer aux SHT et aux redevables potentiels qui avaient choisi d'y participer ont également été déterminés par l'État. Nous pouvons vous communiquer un exemple de ce que nous leur avons remis.

Quelques précisions maintenant s'agissant de l'expérience de la marche à blanc qui vous a été relatée par l'entreprise Guisnel Distribution, le 15 janvier dernier. Entre le 9 et le 14 octobre, la société Guisnel a fourni à la SHT *Axxès* – qu'elle avait choisie – les pièces justificatives permettant de procéder à la validation et à l'enregistrement de quatre véhicules. Le 7 novembre, *Axxès* a déclaré les identifiants des boîtiers équipant les véhicules participant à la marche à blanc. Le 6 décembre, Ecomouv' a mis à la disposition de la SHT les avis de paiement et le détail de liquidation pour les véhicules activés, pour des montants de 179 et 94 euros – sommes différentes de celles mentionnées par Guisnel. Le 19 décembre, *Axxès* nous a informés de la décision de Guisnel de ne plus participer à la phase expérimentale. Entre temps, des informations procurées par les équipements embarqués avaient été repérées par le système, et, le 10 janvier, Ecomouv' a transmis à la SHT les détails de liquidation relatifs au mois de décembre pour des montants de 86 et 103 euros. Nous ne savons pas si elle les a transmis à Guisnel, car cela relève de la relation commerciale entre la SHT et ses cocontractants. Quoi qu'il en soit, nous pouvons vous fournir les détails de liquidation qui prouvent le bon fonctionnement de la marche à blanc.

Mme Sophie Errante. Est-ce par choix que 20 à 30 % de redevables ne sont pas abonnés ou est-ce parce qu'ils ne remplissent pas certaines conditions pour l'être ? Il paraît plus acceptable de pouvoir ajuster la redevance en fonction du transport effectué que d'avoir à payer à l'avance.

M. Thomas Thévenoud. Pouvons-nous avoir un chiffrage précis des conséquences de l'éventuelle suppression définitive de l'écotaxe ? Si j'ai bien compris, à ce que j'appelle la pénalité libératoire de plus de 800 millions d'euros, il faudrait ajouter le coût du capital et des investissements. C'est un point important qui change la donne.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à la question du président Chanteguet sur la garantie des emprunts par l'État.

M. Marc Le Fur. Les capacités de modulation semblent tout à fait considérables. Si, à partir de la plaque d'immatriculation, on peut exempter de taxation un véhicule en fonction des marchandises qu'il transporte, on pourrait déjà sortir tout le transport d'animaux et d'aliments du bétail, un des principaux sujets d'inquiétude pour les transporteurs d'une région occidentale de notre pays. Avec cette même technique, on pourrait concevoir d'étendre aux véhicules légers ce type de paiement. Savez-vous si ce sont des hypothèses envisagées dans d'autres pays ou grandes villes ?

Vous avez parlé des banquiers sans les identifier. Je serais intéressé de les connaître.

S'agissant de la marche à blanc, vos propos étaient très argumentés, mais ceux de l'entreprise Guisnel l'étaient tout autant. Nous n'avons aucune raison de mettre en doute les

affirmations des uns ou des autres. Afin d'y voir clair sur ce point essentiel, il ne serait pas inutile que nous rencontrions les deux parties ensemble, monsieur le président.

Enfin, je n'ai toujours pas la réponse s'agissant de la SNCF. Les transporteurs ont été très surpris de voir une société qui est plutôt leur concurrente dans un dispositif chargé de collecter l'impôt qu'ils paient. Si l'on comprend bien l'avantage de disposer de Geodis pour les expérimentations, on n'est tout de même pas loin du conflit d'intérêts.

M. Gilles Savary. Je m'aperçois que les SHT pèsent lourd dans ce nœud contractuel. Qui sont ces SHT et que font-elles ? Sans divulguer d'éléments confidentiels, est-il possible d'avoir un organigramme des contrats gigognes quelque peu compliqués dont vous ne maîtrisez pas toute la responsabilité juridique, puisque certains éléments contractuels sont, dites-vous, du ressort soit de l'État soit d'autres acteurs que vous-mêmes ? Il me semble intéressant de creuser cet aspect important.

Je me demande si nous n'avons pas fait un très bel objet à la française, un « *Rafale* du péage » très beau et très cher, très en avance sur son temps mais difficilement vendable.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. L'essentiel du loyer, avez-vous dit, est constitué par l'amortissement des investissements que vous-mêmes et les SHT avez réalisés. Pouvons-nous avoir des informations sur les investissements des SHT ? Sur tous les aspects financiers, un document écrit serait fort utile à notre mission.

Quant à la proposition de Marc Le Fur d'une rencontre entre Ecomouv' et Guisnel, elle pourrait paraître envisageable.

M. Giovanni Castellucci. C'est le redevable qui décide s'il veut s'abonner ou fonctionner sur le mode « pré-payé ». L'appareil est alors alimenté avec un certain montant qui est géré en temps réel, selon le même principe que la téléphonie mobile.

Nous n'avons pas calculé le coût précis d'une éventuelle suppression, car nous ne sommes pas dans cette optique, la décision revenant à l'État. La clause de résiliation prévue dans le contrat était la même pour tous les participants : elle vise simplement les coûts supportés par l'opérateur, soit le coût des investissements en capital et les coûts de gestion. C'est tout.

M. Thomas Thévenoud. Une entreprise comme la vôtre doit bien pouvoir dire quel serait le coût d'une suppression !

M. Giovanni Castellucci. Franchement, nous n'avons pas fait le calcul. Des ministres ont parlé dans la presse de 800 millions.

M. Thomas Thévenoud. Est-ce un chiffre qui vous convient ?

M. Giovanni Castellucci. Qu'il nous convienne ou pas, il est contractuel. Il représente la restitution des coûts supportés. Cela peut vous sembler naïf, mais nous n'avons pas fait nos calculs, car nous n'en sommes pas encore là.

M. Gilles Lurton. Vous devez tout de même connaître le montant des coûts supportés.

M. Michaelangelo Damasco. La clause de résiliation ne prévoit pas de montant défini mais divers critères applicables. Le moment où la suppression intervient a autant d'importance dans le calcul que d'autres facteurs. Selon les hypothèses, on pourrait arriver à des chiffres cohérents avec ceux avancés par les ministres.

M. Richard Ferrand. Est-il juste de dire que chaque jour qui passe alourdit les coûts supportés ? Nous avons bien compris le sens de votre allusion à la diminution de la charge de travail de vos collaborateurs.

Outre la clause que vous venez d'indiquer, existe-t-il dans le contrat d'autres clauses, de type pénal ou de dommages et intérêts, qui pourraient être actionnées au cas où la décision serait prise de ne pas mettre en œuvre le contrat ?

M. Giovanni Castellucci. Nous ne sommes pas venus discuter de l'interprétation des clauses légales du contrat. Ce que je peux dire, c'est que nos personnels à Metz n'ont plus grand-chose à faire mais sont tout de même payés, et que le maintien du système, les financements et le maintien du réseau de distribution ont aussi un coût. Si chaque jour qui passe alourdit, en effet, les coûts, franchement, notre première préoccupation n'est pas de les calculer au titre de la clause de résiliation. Notre première préoccupation est de répondre aux exigences de l'État de maintenir le système en vie le temps de la suspension. C'est de cet aspect que nous nous attendions à discuter, pas d'autre chose.

Pour en revenir à la modulation, elle est faisable car déjà dans le système. Ce n'est qu'une question de décision politique.

Parmi les banques impliquées, quatre sont allemandes – *Deutsche Bank* au premier chef, *DekaBank*, *NordLB* et *HypoVereinsbank* –, trois sont italiennes – *Unicredit*, *Banca Intesa* et *Mediobanca* – et une des banques est française, *Crédit agricole*.

La garantie des emprunts de la part de l'État intervient normalement après la mise à disposition. Or la mise à disposition n'a pas encore eu lieu.

La présence de la SNCF satisfait notre souhait d'avoir un partenaire de son envergure.

Pour l'heure, six SHT sont homologuées et intégrées dans notre système. Ce sont, par ordre de grandeur, *Axxès*, qui compte dans son actionnariat Vinci et APRR, *Total*, *Eurotoll* filiale de SANEF, ainsi que les opérateurs allemand *DKV*, italien *Telepass* et espagnol *Ressa*.

Je ne connais pas le *Rafale*, mais je peux dire que notre proposition était de loin la moins chère. En termes de loyer pour l'État, elle coûte moitié moins que le système allemand pour un contrôle identique de l'extension kilométrique et du parc routier, soit près d'un million de poids lourds. Nous ne partageons donc pas votre remarque sur la cherté. Ce qui est vrai, en revanche, c'est que l'application du système sur un réseau à trafic réduit en augmente proportionnellement le coût.

M. Antoine Caput, représentant du groupe Thales. Quelques précisions complémentaires sur le contrôle automatique, entièrement développé par le groupe Thales.

Je confirme que, s'agissant de la stratégie de contrôle et des moyens y afférents, l'appel d'offres de l'État a été extrêmement prescriptif, tant en phase initiale que finale. Du

point de vue industriel, cela n'avait rien d'étonnant puisque tous les pays européens dotés d'un dispositif de taxation des poids lourds au kilomètre possèdent un système de contrôle automatique tout à fait similaire. Les autorités françaises ne se sont donc pas adonnées à une innovation débridée qui aurait pu aboutir à un système spécifique sans équivalent ailleurs. Entre la consultation initiale et la consultation finale, le nombre de points de contrôle automatique fixes a été substantiellement réduit, ce qui témoigne d'une conscience des coûts et des difficultés qu'entraînait la sur-spécification des besoins.

Aujourd'hui, 173 points de contrôle automatique fixes constitués d'un portique, parfois de deux, sont répartis sur un réseau de 15 000 kilomètres, soit, en moyenne, un point de contrôle tous les 87 kilomètres. Que ce soit trop ou pas assez n'est pas la question. Rappelons-nous seulement que tout système moderne de taxation kilométrique repose sur le postulat que chaque véhicule assujéti à la taxe est muni d'un équipement embarqué qui fonctionne. Que cet équipement soit absent ou techniquement perturbé, et le véhicule devient invisible pour le système : il peut circuler sur le réseau sans acquitter la taxe.

Selon les projections de trafic effectuées sur la base des statistiques routières dont dispose le ministère des transports, 610 000 véhicules assujéti passeront chaque jour devant les 173 points de contrôle automatique fixes. La stratégie du contrôle automatique a précisément pour objet de traiter de manière systématique un tel volume : chaque véhicule qui passe sous un portique est contrôlé. Pour remplir la même tâche de contrôle en toute sécurité, les agents seraient obligés de dévier, notamment par mesure de sécurité, les poids lourds vers des aires de stockage. Et en supposant qu'ils soient techniquement en mesure de contrôler quotidiennement 610 000 véhicules roulant à 80 kilomètres heure, cela nécessiterait des moyens humains colossaux dont le coût serait extrêmement important.

Le système de contrôle automatique n'est pas seulement destiné à repérer les fraudeurs. Il peut également détecter des erreurs de classification commises par les chauffeurs routiers eux-mêmes et à leur détriment. Dans le système français, en fonction de la remorque attelée, la classification du véhicule peut être modifiée par une simple opération sur l'équipement embarqué, de façon à payer le tarif correspondant. En cas d'oubli de la part du chauffeur, il peut arriver que des véhicules circulent sous une classification trop élevée. Le système de contrôle vérifie aussi que cette classification n'est pas erronée et que le tarif de taxation correspond bien à la situation.

Plutôt que de provocants, je qualifierais les portiques de dissuasifs puisque tel est l'effet recherché. Du point de vue du citoyen, je ne sais pas si le système automatique de contrôle de vitesse – les fameux radars – est provocant ou dissuasif. On observe que les dégradations commises sur les matériels sont restées extrêmement localisées en France. Si le dispositif venait à être démonté sur tout le territoire, ce serait une incitation très forte à la fraude. Notamment, cela permettrait aux transporteurs étrangers, qui traversent bien souvent le territoire d'une traite, sans même s'arrêter pour acheter du carburant ou des marchandises soumises à TVA, de traverser très facilement le territoire sans acquitter la taxe.

Pour finir, la CNIL a fait connaître sa position sur la conservation des données collectées par le système. Dans un premier temps, une photographie du véhicule et de sa plaque d'immatriculation est prise à distance du portique. Ce n'est que lorsque le véhicule passe au droit du portique que le système peut le classer, c'est-à-dire déterminer s'il est assujéti ou pas. Dès lors que le véhicule est identifié comme non assujéti ou assujéti en situation régulière, toutes les données sur son passage – photos de contexte et plaque minéralogique – sont détruites par le système du portique dans les quelques secondes qui

suivent. La CNIL a été extrêmement attentive à ce sujet, elle a vérifié le fonctionnement du système. Je confirme que lesdites données sont immédiatement effacées, non pas dans le système central, mais localement, dans les portiques.

M. Thierry Benoit. Pour que nos concitoyens acceptent l'écotaxe, ils doivent en comprendre le principe de mise en œuvre. Or je crains que le nombre des acteurs – le consortium, les banques, les sociétés de télépéage –, dont certains ont parfois des intérêts divergents, n'accentue plus encore la défiance envers l'écotaxe. On peut en effet s'étonner que, dans un pays comme le nôtre, on ne soit pas capable de mettre en place un système simple. On se dit que tous ces partenaires ne travaillent pas pour rien, qu'il faut bien les rétribuer.

M. Gilles Savary. Je me fais insistant sur la question des emprunts : qui les cautionne ?

M. Giovanni Castellucci. En disant qu'ils seraient garantis par l'État lors de la mise à disposition, je sous-entendais qu'ils ne l'étaient pas aujourd'hui.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Vous n'avez pas indiqué le montant des investissements d'Ecomouv' ni de ceux des SHT.

M. Giovanni Castellucci. Nous ne connaissons pas le montant des investissements réalisés par les SHT. On peut l'estimer, pour les équipements embarqués qu'elles ont achetés, à 350 000 fois 150 euros. À cela, il faut ajouter l'investissement en systèmes informatiques dont nous ne savons rien, et qui est directement lié à l'efficacité opérationnelle.

M. Daniele Meini, président d'Ecomouv'. Les SHT étant des sociétés privées, nous n'avons aucune visibilité sur leurs investissements.

M. Michaelangelo Damasco. Le montant des investissements engagés par Ecomouv' au 30 novembre 2013 était de 534 millions d'euros.

M. Giovanni Castellucci. Ce chiffre n'est pas définitif.

M. Michaelangelo Damasco. Permettez-moi de vous donner quelques éléments concernant le loyer. La rémunération est fixée par le contrat. Il s'agit d'une rémunération fixe payée à échéances trimestrielles. Après la mise à disposition, les quatre échéances interviendront au 1^{er} mars, au 1^{er} juin, au 1^{er} septembre et au 1^{er} décembre de chaque année. La partie fixe, la plus importante, qui rémunère les investissements et le remboursement des moyens de financement, s'élève à 96 millions d'euros par an, soit 24 millions par trimestre sur quarante-six trimestres, qui est la période d'exploitation.

Une deuxième partie fixe rémunère les coûts de maintenance du dispositif, les coûts de gestion – salariés, loyers, frais de fonctionnement – et le réseau de distribution. Ce montant s'élève, en moyenne annuelle, à 47 millions d'euros constants hors taxes, sur une base prix au 1^{er} janvier 2011. En plus, 8 millions d'euros sont déposés sur un compte séquestre au bénéfice de l'État pour le gros entretien et le renouvellement du dispositif.

Le montant de la rémunération fixe est donc de 150 millions d'euros, moyenne hors taxes.

Le montant de la rémunération variable s'élève à environ 64 millions d'euros, moyenne hors taxes.

Dans les 230 millions évoqués plus haut, il y a aussi la partie de rémunération due aux SHT, qui transite par Ecomouv⁷ en toute transparence. Ce montant est d'à peu près 50 millions annuels.

M. Daniele Meini. La rémunération dépend du nombre des transactions, donc la part variable évolue en fonction de l'utilisation du système.

Par gros entretien et renouvellement, on entend mise à jour technique du système, qui est décidée par l'État sur recommandation de notre part. Nous estimons qu'une mise à jour totale devrait intervenir après onze ans et demi d'utilisation. Mais il ne s'agit aujourd'hui que d'une planification qui n'a fait l'objet d'aucune décision.

M. Giovanni Castellucci. M. Le Fur s'est interrogé sur la sincérité des participants s'agissant de la qualité de la marche à blanc. Mais c'est l'État qui a vérifié tous les éléments apportés par les transporteurs et toutes les réponses que nous avons données, et qui a certifié avec la VABF que le système fonctionne. Si vous doutez de notre sincérité, faites au moins confiance au professionnalisme des agents de l'État qui ont procédé à une analyse approfondie, avec le soutien de *Capgemini*, et à l'homologation qui s'en est suivie. Au total, la VABF a duré plus de sept mois.

Le système est opérationnel ; il a été remis à l'État pour la dernière phase de VABF à la mi-septembre. Considérant la fiabilité du système, celui-ci avait alors décidé que le démarrage aurait lieu le 1^{er} janvier. Dans l'attente de la mise à disposition, à laquelle il aurait déjà dû être procédé, le pronostic vital du projet est aujourd'hui engagé, car les créanciers n'ont pas de visibilité. Le temps est l'élément le plus critique. Nous n'en avons pas beaucoup pour redonner confiance aux opérateurs externes, SHT et créanciers. Chacun doit être conscient de l'urgence. Si nous réussissons à donner les assurances nécessaires, nous pouvons espérer une suspension d'une durée assez confortable pour l'État pour redéfinir certains éléments du système et en améliorer l'acceptation. En la matière, c'est la communication qui a surtout manqué, et c'est une responsabilité que nous partageons collectivement. Pour disposer de ce temps, il faut donner des certitudes aux partenaires autour de la table, à ces opérateurs qui ont pris le risque de développer un système complexe. Maintenant qu'il existe, il est urgent de le traiter en toute clarté.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Messieurs, merci pour ces échanges de qualité sur de nombreux points importants. Vous avez conclu sur l'urgence de la situation. Nous sommes tous convaincus de la nécessité de faire des propositions le plus rapidement possible. Je l'ai dit lorsque nous avons mis en place cette mission d'information, il faut redonner à l'écotaxe du sens et la rendre acceptable.

Vous avez bien compris, au travers de nos différentes interventions, que c'est la direction que nous avons choisie. J'espère que nous serons en mesure, compte tenu notamment de toutes les auditions que nous avons conduites, de faire des propositions dans les meilleurs délais.

Sur ce projet ancien, qui engage l'ensemble des parlementaires, il nous faut également améliorer notre communication qui, avons-nous reconnu de part et d'autre, a souffert de faiblesses. Je vous remercie encore très sincèrement.

Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'écotaxe poids lourds

Réunion du mercredi 29 janvier 2014 à 11 heures

Présents. - M. François André, Mme Catherine Beaubatie, M. Thierry Benoit, M. Philippe Bies, M. Xavier Breton, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Sophie Errante, M. Richard Ferrand, M. Claude de Ganay, M. Joël Giraud, M. Jean-Pierre Gorges, M. Jean Grellier, M. Michel Heinrich, Mme Joëlle Huillier, M. François-Michel Lambert, Mme Viviane Le Dissez, M. Marc Le Fur, M. Jean-Pierre Le Roch, M. Gilles Lurton, M. Hervé Mariton, M. Olivier Marleix, M. Yannick Moreau, M. Hervé Pellois, Mme Émilienne Poumirol, Mme Eva Sas, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Éric Straumann, M. Thomas Thévenoud

Excusés. - M. Florent Boudié, Mme Françoise Dubois

Assistaient également à la réunion. - Mme Kheira Bouziane, Mme Bernadette Laclais