

LA CONTRIBUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS A LA DETTE PUBLIQUE¹

Rémy Prud'homme

20 mars 2012

Le caractère dramatique de l'ampleur et de l'évolution la dette publique française est maintenant enfin évident pour tout le monde, ou presque. Ceux qui s'intéressent aux transports s'interrogent tout naturellement sur la responsabilité de leur secteur dans la situation actuelle et dans la situation prévisible. Cette note est un complément à l'étude préparée par un groupe de membres du Cercle des Transports. Elle en diffère sur trois points. Tout d'abord la note est largement rétrospective, alors que l'étude est prospective. Deuxièmement, la note tranche le débat sur la nature des impôts spécifiques sur le transport routier (TICPE, taxe sur l'assurance automobile, taxe sur les voitures de société, etc.), en les considérant comme des recettes publiques de la route, alors que l'étude évacue ce débat en se focalisant sur l'évolution différentielle des différentes dépenses et recettes du secteur. Troisièmement, cette note introduit des considérations générales sur la soutenabilité de la dette dans le secteur des transports.

I – L'ampleur de la dette transport en 2010

Pour une année donnée (n), la contribution d'un secteur, comme le secteur des transports, à la dette publique (ΔDET_n) est égale aux dépenses publiques bénéficiant au secteur (DEP_n) moins les recettes spécifiques contribuées par le secteur aux finances publiques (REC_n):

$$\Delta DET_n = DEP_n - REC_n \quad (1)$$

Pour mettre en œuvre cette formule, il faut en spécifier le champ, et préciser le sens de l'adjectif « spécifique ».

¹ Contribution au rapport d'un groupe de membres du Cercle des Transports intitulé : *Transports et dette publique*, et donnée en annexe à ce rapport.

Champs - Le secteur des transports comprend le transport routier, le transport ferroviaire, le transport urbain, le transport aérien, le transport fluvial et le transport maritime. On se limitera ici, au moins dans un premier temps aux trois premiers types de transport, qui sont, de très loin, ceux qui impactent le plus les finances publiques.

Les composants du secteur des transports à considérer sont les administrations publiques (Etat, collectivités territoriales, autorités organisatrices, et les entreprises qu'elles contrôlent majoritairement, comme la SNCF. Le champ déborde donc la notion d'« administration » de la comptabilité nationale, et comprend des entités définies comme des entreprises. On fera comme si la SNCF faisait partie des administrations, et comme si ses recettes et ses dépenses spécifiques étaient le fait des administrations.

On ignorera les distinctions entre administrations publiques centrales (APUC), administrations publiques locales (APUL), et entreprises publiques. Du point de vue de la dette qui nous intéresse ici, ces distinctions n'ont guère d'intérêt du fait de la porosité financière qui existe entre ces entités. Les APUL, par exemple, tirent l'essentiel de leurs ressources des subventions que leur versent les APUC ; une augmentation des dépenses des APUL creuse la dette publique aussi sûrement qu'une augmentation des dépenses des APUC. De la même façon, si les dépenses d'entretien du réseau ferroviaire augmentent (ce qui est le cas actuellement) le fait qu'elles soient financées par une augmentation des subventions de l'Etat à RFF ou par une augmentation de la dette de RFF ne change rien à l'ampleur de l'endettement public. On ne cherchera donc pas à « localiser » la dette du ferroviaire : pour partie, elle apparaît dans les comptes de la SNCF, dans ceux de RFF, dans ceux du SAAD (Service Annexe d'Amortissement de la Dette de la SNCF), et pour l'essentiel, c'est-à-dire pour tout ce qui concerne les subventions et dotations accumulées au cours des ans ainsi que pour les dettes de la SNCF effacées ou reprises par l'Etat, dans les comptes de l'Etat. Dans un pays qui a toujours eu, année après année, un budget en déficit, c'est-à-dire financé par l'emprunt, une subvention augmente nécessairement la dette, à la marge, en ce sens qu'une diminution de 100 de ladite subvention diminue le déficit - et la dette - de 100, et bien entendu qu'une augmentation de cette subvention augmente pareillement la dette.

La question de savoir si et comment les concessions autoroutières (Abraham 2011) doivent être incluses dans le champs de l'analyse mérite d'être posée. Avant les privatisations, la réponse aurait été clairement : oui. Après, on peut penser que la vente aux enchères a résolu le problème, et effacé en quelque sorte la dette publique afférente.

Spécifique - Les administrations (au sens strict) interviennent dans tous les secteurs de la vie économique dominés par des entreprises privées. Elles engagent des dépenses, par exemple en matière d'éducation ou de sécurité, qui sont utiles et même nécessaires à l'activité de ces entreprises. Elles prélèvent également des impôts, comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les taxes foncières, les contributions sociales) qui sont en France très lourds. Les entreprises du secteur des transports sont traitées comme les autres. Dans l'évaluation des dépenses et des recettes publiques du transport, on ignorera ces flux banaux, ordinaires, pour ne prendre en compte que ceux qui sont « spécifiques » au secteur. Tantôt il s'agira de dépenses ou d'impôts qui n'existent pas dans les autres secteurs, tantôt de contributions imposées à un taux différent du taux « normal ». Lorsque le taux est inférieur au taux normal, on parlera de dépense fiscale (le mot à la mode est niche fiscale).

Le tableau 1 présente la variation de la dette publique engendrée par le secteur des transports en 2010, pour les trois sous-secteurs considérés. Un solde positif dénote une augmentation de la dette. Un solde négatif signifie au contraire une contribution à la réduction de la dette.

Tableau 1 – Variation de la dette transport, 2010

(en milliards d'euros)

	Dépenses	Recettes	Solde (Δ Dette)
Transport routier	15,7 ^a	35,6 ^b	-19,9
Transport ferroviaire	21,6 ^c	10,2 ^d	11,4
Transport collectifs urbain	8,7 ^e	3,7 ^f	5,0
Total transports	46,0	49,5	-3,5

Sources: URF 2011, pp. 112, 113, 120, 121 ; CCTN 2011, tome 1, p. 88 pour les transports collectifs urbains, y compris RATP.

Notes : ^aDépenses des administrations publiques locales pour 14,6 GE, et des administrations publiques centrales pour 2,9 GE. ^bTICPE (ex TIPP) et TVA sur TIPCE pour 27,4 GE, et huit autres taxes spécifiques pour 8,2 GE. ^cSalaires et charges (8,7 GE) + charges externes et achats (6,1 GE) + impôts et taxes (0,9 GE) + dépense fiscale provenant de TVA à taux réduit (1,4 GE) + investissements (4,5 GE). ^dRecettes commerciales du trafic (8,8 GE) et des activités annexes (1,4 GE). ^edont 3,9 GE pour les TCU de province (hors investissements) et 4,8 GE pour la RATP (y compris investissements). ^fdont 1,2 GE pour les TCU de province et 2,5 pour la RATP. Les dépenses n'incluent pas les intérêts payés sur la dette ; le solde, lorsqu'il est une augmentation de la dette, est donc un solde « primaire ».

Trois points ressortent fortement de ce tableau. Le premier est que, globalement, les recettes publiques spécifiques du transport pèsent un peu plus lourd que les dépenses publiques du transport. En 2010, les transports n'ont donc pas contribué à l'aggravation de la dette de la France. Mais ce quasi équilibre rassurant est trompeur, car il cache deux réalités bien différentes.

L'une est que le transport ferroviaire, et à un moindre degré les transports collectifs urbains (bus, tramways, métros), ont creusé le déficit annuel et donc la dette d'environ 16 milliards d'euros. Ce chiffre est une sous-estimation, car il ne prend pas en compte les investissements des TCU de province (pour un montant inconnu de nous, qui doit dépasser le milliard d'euros), pas plus que la contribution du régime général de la sécurité sociale aux caisses de retraite des travailleurs du ferroviaire (pour environ 3 milliards).

L'autre est que le transport routier est au contraire une excellente affaire pour les finances publiques. Les taxes spécifique qui grèvent cette forme de transport, et notamment la TIPP (rebaptisée TICPE) rapportent en effet près de 36 milliards, dont 27 pour la seule TIPP. C'est 20 milliards de plus que les dépenses publiques consenties, principalement par les collectivités territoriales d'ailleurs, pour rendre possible ce type de transport. La question de savoir si ces flux sont justifiés ou non n'est pas discutée dans ce paragraphe qui se limite à évaluer leur ampleur.

Du point de vue de son impact sur la dette publique de la France, l'année 2010 a-t-elle été une année exceptionnelle ? Non. Les chiffres du tableau 1 sont au contraire assez représentatifs de la réalité des vingt ou trente années précédentes. La contribution du secteur des transports à la dette actuelle de la France ne s'apprécie pas à partir d'une seule année, mais résulte de l'addition des variations (positives ou négatives) de dette annuelles depuis au cours des années passées. En d'autres termes, la dette est cumulative. Mais qui dit dette dit prêt, et qui dit prêt dit intérêts. Ce qui se cumule n'est pas seulement les variations annuelles de dette, mais ces variations augmentées des intérêts sur le stock croissant de dette. C'est bien ainsi que l'Office fédéral Statistique suisse procède pour évaluer le coût économique du ferroviaire (OFS 2009). Avec r_n le taux d'intérêt de l'année n , ΔDET_n la variation de dette au cours de l'année n , DET_n la dette de l'année n n'est pas seulement égale à $\sum_n \Delta DET_n$, mais s'écrit :

$$DET_n = DET_{n-1} * (1+r_n) + \Delta DET_n$$

Pour le transport routier et ferroviaire, ainsi que pour la RATP, on dispose de séries annuelles de dépenses et de recettes presque complètes depuis 1980 (URF 2011) qui permettent de calculer des séries de ΔDET_n pour les années $n=1980$ à $n=2010$. Les chiffres manquants, relatifs à certaines des années de la décennie 1980, ont été intrapolés ou rétro-polés. Pour les transports collectifs urbains de province, les données sont moins complètes ; pour les années antérieures à 1996, on a fait l'hypothèse – certainement discutable – que recettes et dépenses augmentaient comme celles de la RATP. Les trois séries figurent dans le tableau A1 en annexe. Les données sont en euros courants.

Pour les taux d'intérêt r_n la comptabilité nationale donne à la fois pour chacune des années n la dette des administrations publique et les intérêts payés par les administrations publiques. Le rapport des intérêts de l'année n à l'endettement de l'année $n-1$ donne le taux d'intérêt effectif de l'année n .

On supposera que le système transport n'était pas endetté en 1980, et donc que pour $n=1980$, DET_{n-1} était égal à zéro. Cette hypothèse revient à sous-estimer la dette (positive ou négative) de toutes les années postérieures, y compris la dette actuelle. Mais cette sous-estimation n'est sans doute pas considérable parce que les excédents ou les déficits des années antérieures à 1980 n'étaient

probablement pas énormes. Si l'on veut s'exprimer avec plus de rigueur, on dira que la dette transport ici examinée est la dette accumulée au cours de la période 1980-2010 (plutôt que la dette transport en 2010). Les résultats apparaissent au tableau 2.

Tableau 2 – Contribution des transports à la dette publique de 2010, par type de transport, 1980-2010

(en milliards d'euros)	
Transport routier	-1141
Transport ferroviaire	494
Transport collectifs urbains	210
Total	-437

Sources et notes : D'après des données annuelles compilées par URF 2011 pour le routier et le ferroviaire. Pour les transports collectifs urbains, on a construit une série en prenant 41% de la contribution du transport ferroviaire, ce qui est une estimation grossière. Le signe - dénote une contribution à la diminution de la dette publique française, le signe + une contribution à l'augmentation de la dette.

Ces chiffres sont à rapprocher du montant de la dette publique française à la fin de 2010, qui s'élevait à 1600 milliards d'euros. On voit que globalement, les transports et les politiques publiques de transports, ont au cours des trente années écoulées, contribué à réduire la dette de plus de 400 milliards. En l'absence de transports (hypothèse assez absurde), ou avec une politique des transports fiscalement neutre (hypothèse un peu moins absurde puisqu'elle correspond à peu près à la situation d'un pays comme les Etats-Unis), la dette publique de la France serait fin 2010, toutes choses égales par ailleurs, de 2000 milliards.

Cette contribution globalement positive cache la contribution très positive du transport routier et la contribution très négative du transport ferroviaire. Grâce principalement à la TIPP, le transport routier a réduit la dette de près de 1100 milliards. Si cette contribution n'existait pas, la dette de la France s'élèverait à 2700 milliards.

Le transport ferroviaire, au contraire, a creusé la dette publique d'environ 500 milliards, ce qui représente plus de 30% de la dette publique de la France. Les chiffres relatifs aux transports collectifs urbains font apparaître une contribution à la dette d'un peu plus de 200 milliards. La politique des chemins de fer et du transport collectif urbain explique à elle seule environ 700 milliards, plus de 40% de la dette publique française actuelle.

II – La qualité de la dette transport

La « dette transport », ou plutôt les dettes transport - celle du routier qui réduit la dette publique et celle du ferroviaire qui l'aggrave - sont donc considérables. Mais cela ne signifie pas nécessairement qu'elles sont condamnables. La qualité d'une dette, c'est-à-dire sa capacité à générer les recettes qui la remboursent, et à se soutenir, est en effet très variable d'une dette à une autre.

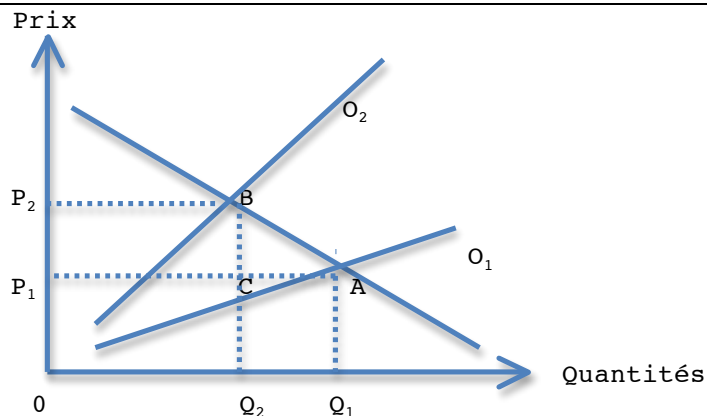
Transport routier

Commençons par la contribution du transport routier à la dette. Les impôts payés aux administrations par le transport routier ont constamment été plus élevés que les dépenses des administrations pour ce même transport. Faut-il s'en inquiéter, d'un point de vue économique et d'un point de vue sociétal ?

D'un point de vue économique et fiscal, la surimposition du transport routier a pour effet de déplacer la courbe d'offre O_1 vers la courbe O_2 , l'équilibre de A vers B , d'élever le prix du transport routier de P_1 à P_2 et donc d'en diminuer la quantité consommée de Q_1 à Q_2 , comme le montre le très classique schéma 1. Elle entraîne une double perte d'utilité.

Tout d'abord, on a une perte de surplus ABC . Par ailleurs, l'impôt collecté P_1P_2BC n'est en principe pas une perte d'utilité : il est une perte pour les utilisateurs du transport routier, mais la dépense publique qu'il permet est un gain pour la société. On estime cependant que ce glissement engendre des pertes d'efficacité, évaluée à 30%.

Figure 1 – Coût en bien-être de la surtaxation routière



Le point essentiel est que la perte de surplus ABC engendrée par les impôts spécifiques sur le transport routier est probablement moins grande que celle qui serait engendrée par la plupart des autres impôts. On doit cette observation à Ramsey, dans les années 1930. Ramsey définit la fiscalité optimale (il ne considère que la fiscalité sur la consommation) comme celle qui minimise les pertes de surplus. Et il montre qu'elle est atteinte lorsque le taux des impôts sur les différents produits est inversement proportionnel à l'élasticité-prix de la demande des produits². Au regard de cette théorie, il est donc désirable qu'un produit à la demande très inélastique comme le transport routier soit lourdement taxé. Beaucoup de ministres des Finances, qui n'avaient pas tous lu Ramsey, sont également arrivés à cette conclusion, et l'ont mise en œuvre.

D'un point de vue sociétal, on peut noter que le transport routier donne lieu à des externalités (pollution, congestion, accidents) qu'il est désirable d'internaliser au moyen d'une fiscalité spécifique. La question de savoir si la sur-taxation actuelle est bien en termes d'assiette le bon moyen de procéder à cette internalisation est ouverte (la réponse est oui pour la pollution, et non pour la congestion et les accidents). La question de savoir si le niveau de la sur-fiscalité est en ligne avec l'ampleur de ces externalités est également ouverte (nos estimations suggèrent que non).

Transport ferroviaire

La politique du transport ferroviaire a fortement contribué à la dette publique française. Est-ce bon ou mauvais pour la France ? Deux observations générales préliminaires d'imposent. La première est que l'endettement n'a en soi rien de critiquable. Nombreuses sont les entreprises ou les nations qui ont bâti leur prospérité sur leur endettement, en particulier en matière d'infrastructures. Considérons une entreprise qui se crée et qui réalise un investissement lourd. Elle engage des dépenses qui dans un premier temps ne rapportent rien du tout et commence donc par s'endetter. L'investissement terminé, sa mise en œuvre va normalement engendrer des recettes, souvent croissantes. Si les dépenses de fonctionnement sont moins élevées que ces recettes, l'entreprise va dégager un bénéfice qui va permettre au

² Après la guerre, Marcel Boiteux redécouvrira ce théorème en se demandant comment tarifier les différents types d'électricité ; on parle de tarification à la Ramsey-Boiteux.

fil du temps le désendettement de l'entreprise. Deux exemples évidents peuvent être cités. A deux reprises, EDF a engagé des investissements très lourds (dans l'hydraulique dans les années 1950, dans le nucléaire dans les années 1970 et 1980), financés par un endettement très élevé, qui a ensuite été résorbé par la vente d'une électricité produite à un coût supplémentaire faible. Il en a été de même pour les concessions autoroutières, qui ont engagé des investissements initiaux considérables, financés par des emprunts également très élevés, qui ont généré des péages suffisants pour réduire cette dette au fil des ans. Les inquiétudes exprimées par la Cour des Comptes, qui a dix fois fustigé « l'endettement insoutenable » des concessionnaires autoroutiers étaient totalement infondées.

La deuxième observation est que l'investissement en infrastructure financé par l'endettement n'est pas *nécessairement* souhaitable. La chose est évidente, et on ne la mentionne que parce qu'on entend ou lit tous les jours le contraire. Il y a un mythe des « investissements d'avenir » qui donnent au politique qui les décide l'image d'un visionnaire éclairé (avec en prime un effet de relance keynésienne). De beaux esprits ont été jusqu'à réclamer que ces investissements, en particulier les investissements dans les transports ferroviaires, soient exclus des estimations du montant de l'endettement du pays ! En réalité, on peut gaspiller l'argent public dans la dépense d'investissement aussi facilement que dans la dépense de fonctionnement, et on ne s'en prive pas.

On a considéré les investissements de transport (ferroviaire et routier) d'un échantillon de huit pays européens. On a fait une moyenne sur cinq années prises dans un passé ni trop récent ni trop lointain (2000-2004), et on l'a rapportée au PIB de l'année médiane (2002). Les résultats, présentés au tableau 3, sont frappants. Les quatre pays qui ont le plus investi dans les transports sont le Portugal, la Grèce, l'Espagne, et l'Italie. Chacun sait bien que ce sont les quatre pays qui connaissent aujourd'hui les pires difficultés économiques de la zone euro, et dont la dette souveraine est la moins bien notée (de A à CC). On trouve ensuite la France notée dorénavant BB+. Puis les trois pays les moins touchés par la crise que sont l'Allemagne, le Royaume-Uni, et la Suède, ou en tout cas qui bénéficient d'une dette souveraine notée AAA. Une relation sur huit points pour un phénomène multi causal a évidemment une force démonstrative faible. Elle donne néanmoins à réfléchir, et montre à tout le moins que l'investissement en transport n'est ni une condition nécessaire ni une condition suffisante.

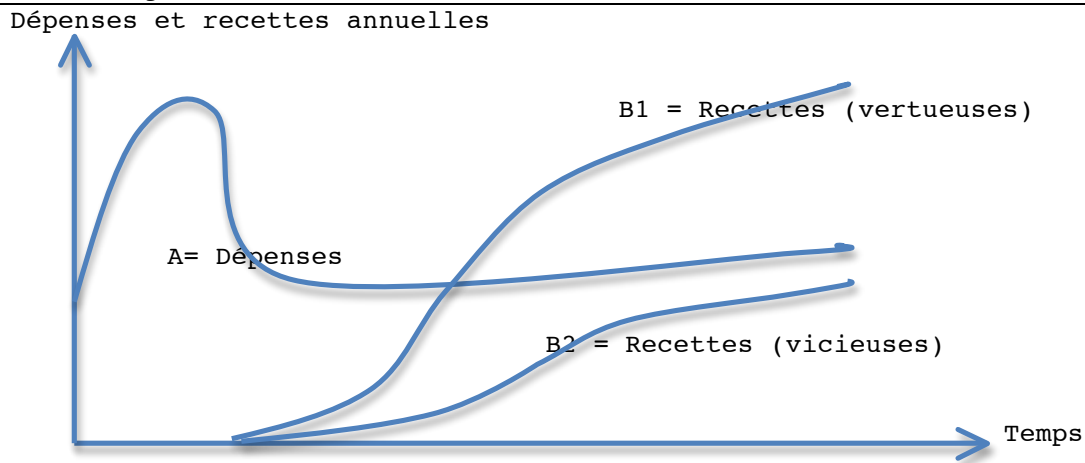
**Tableau 3 – Investissements en transport et qualité de la dette
souveraine**

	Invt 2000-2004 /PIB 2002	Qualité dette souveraine 2012
Portugal	1,79%	BB
Grèce	1,75%	CC
Espagne	1,22%	A
Italie	1,21%	BBB+
France	1,06%	AA+
Allemagne	0,95%	AAA
Royaume-Uni	0,89%	AAA
Suède	0,89%	AAA

Source : pour les investissements : International Transport Forum ;
pour la qualité de la dette souveraine : Standard & Poors

L'endettement peut donc être la meilleure ou la pire des choses, selon que les investissements qu'il finance génèrent ou non assez de recettes pour l'effacer dans le moyen ou le long terme. La figure 2 schématise un endettement vertueux, qui s'élimine, et un endettement vicieux, qui s'aggrave. Dans les deux cas, on a la même courbe des dépenses A, caractérisée par un pic initial, qui correspond à l'investissement, suivi par un plateau bien inférieur correspondant aux dépenses de fonctionnement. Dans le premier cas, on a une courbe des recettes B1 engendrées par l'investissement ; elles ne commencent que lorsque l'investissement est terminé et en état de fonctionner, montent rapidement en puissance, et dépassent rapidement le montant des dépenses, générant les profits qui vont permettre de rembourser la dette contractée durant la période initiale. C'est l'endettement vertueux. Dans le deuxième cas, on a une courbe des recettes B2, qui a l'allure de la courbe B1, mais qui ne croise jamais la courbe A. Le système ne génère que des déficits. L'endettement s'accroît indéfiniment. C'est l'endettement vicieux. Le premier cas correspond évidemment à un investissement dont le TRI est largement positif. Le second à un investissement non-rentable. La question est de savoir si l'endettement ferroviaire est vertueux ou vicieux. Elle admet plusieurs réponses.

Figure 2 – Endettement vertueux et endettement vicieux



On peut d'abord donner une réponse *financière*. L'examen des chiffres montre que le ferroviaire est en France exactement dans le cas de l'endettement vicieux. Pendant toute la période 1980-2010, les recettes sont bien inférieures aux dépenses. Elles sont même constamment inférieures aux seules dépenses de fonctionnement. Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes, qui était de 70% en 1980, décline d'une façon à peu près continue, et atteint 60% en 2010. Les investissements réalisés, qui représentaient environ 25% des recettes au début des années 1980 ont eu beau augmenter (ils ont dépassé 55% dans les années 1991-93, et atteignent aujourd'hui environ 45%), ils ont complètement échoué à augmenter le taux de couverture des seules dépenses de fonctionnement par les recettes, et *a fortiori* celui des dépenses totales. Le système ferroviaire français est donc dans une impasse à la grecque. Il ne se soutient que grâce à un recours constant à la subvention et à l'endettement, c'est-à-dire à l'augmentation de l'endettement des administrations.

Peut-on donner une réponse *économique* différente ? On peut en effet en théorie imaginer que le développement du ferroviaire entraîne un développement du bien-être ou de l'économie, qui génère à son tour des recettes fiscales, contribuant ainsi indirectement à réduire la dette publique d'une façon non prise en compte dans les calculs effectués. Il y a certainement des usagers (ménages et entreprises) qui sont prêts à payer 150 le billet ou le transport de marchandises qu'on leur facture 100, et qui bénéficient ainsi d'un surplus – qui n'apparaît pas dans la colonne « recettes » du transport ferroviaire. Admettons – généreusement – pour fixer les idées, que ce surplus représente 50% des recettes, soit 5 milliards en 2010. On peut cependant faire trois observations.

La première est que ce surplus se réduit avec le perfectionnement de la tarification. Le *yield management* est un mangeur de surplus. C'est même sa justification. Admettons que la moitié du surplus potentiel est ainsi incorporée dans les tarifs. Voilà qui réduit le surplus effectif à 2,5 milliards.

La seconde observation est que ce surplus n'est pas totalement assimilable à du PIB. Il consiste principalement en gains de temps. Une partie de ces gains de temps, celle qui correspond aux gains de temps des personnes qui se déplacent pour leur travail, peut sans doute être assimilée à des gains de PIB. Cette partie est à peu près certainement minoritaire. Supposons, toujours généreusement qu'elle représente les 2/5 du surplus. Le gain de PIB serait alors de 1 milliard d'euro.

La troisième observation est qu'une augmentation du PIB de 1 milliard engendre des recettes fiscales inférieures à 50%, c'est-à-dire en l'espèce à 0,5 milliards.

La prise en compte des retombées fiscales indirectes du ferroviaire n'augmenterait que faiblement le PIB et les recettes fiscales spécifiques. Elle ne changerait pas significativement les conclusions de l'analyse purement fiscale ci-dessus.

Les données manquent pour conduire la même analyse avec le transport public urbain. Il y a des raisons de penser que les mêmes causes produiraient pour l'essentiel les mêmes effets. On doit cependant noter que dans les très grandes agglomérations, et notamment en Ile de France, l'existence d'un bon système de transport public a pour effet d'augmenter la taille effective du marché de l'emploi, et donc la productivité de ces agglomérations. Les transports publics créent donc une externalité d'agglomération, qui se traduit par une augmentation du PIB de ces villes, qui engendre elle-même des augmentations de recettes fiscales globales. Il est très difficile de chiffrer précisément cet effet, mais on ne peut pas exclure qu'il soit important, notamment dans l'agglomération parisienne.

En conclusion, on peut formuler trois remarques. La première est que la contribution du secteur des transports à l'augmentation ou à la diminution de la dette publique de la France a été – et continue d'être – considérable. La seconde est que cette contribution est très contrastée

selon le mode : le ferroviaire augmente la dette, le routier la diminue. Il s'ensuit que le report modal (du routier vers le ferroviaire) augmente fortement la dette publique. La troisième est qu'il est très difficile de percevoir la dette ferroviaire comme une dette vertueuse, finançant des investissements qui vont produire des ressources permettant de payer « intérêt et principal » comme disait la cigale. Cela est évident en termes financiers, et très probable en termes économiques. Bien entendu, il n'y a pas que les considérations financières, ni même que les considérations économiques, qui comptent dans la vie d'une nation. Les considérations environnementales, redistributionnelles, industrielles, etc. doivent également être prises en compte dans la définition des politiques de transport. Mais dans la conjoncture actuelle, les considérations financières ne peuvent plus être ignorées

Références

Abraham, Claude. 2011. *Les Autoroutes concédées en France 1955-2010*. Celce. 184 p.

CGDD (Commissariat Général au Développement durable). 2011. *Les Comptes des transports en 2010* (tome 1, 48^{ème} Rapport à la Commission des comptes des transports de la nation). 165p.

Office fédéral de Statistique [de Suisse]. 2009. *Le compte ferroviaire suisse 2007*. 14p.

URF. 2011. *Faits et Chiffres – Statistiques des transports en France et en Europe*. 128p.