



HAL
open science

Tarification des infrastructures portuaires et aéroportuaires en France

P. Bauchet

► **To cite this version:**

P. Bauchet. Tarification des infrastructures portuaires et aéroportuaires en France. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1983, 7 | 1983, pp.6-13. 10.46298/cst.11798 . hal-04110776

HAL Id: hal-04110776

<https://hal.science/hal-04110776v1>

Submitted on 30 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

ET AEROPORTUAIRES EN FRANCE

Par Pierre BAUCHET - Professeur à l'Université Paris I

Les charges nouvelles du budget de l'Etat et le mouvement de décentralisation amorcé en France relancent un débat vieux comme le monde : celui du financement des infrastructures. Dans les domaines maritime et aérien existent à côté des établissements autonomes, les sept ports autonomes et l'aéroport de Paris, des ports et des aéroports qui ont un autre statut ; il est probable que les régions et les départements seront appelés à prendre en charge des équipements dont la responsabilité incombait jusqu'alors à l'Etat. Quelle que soit l'ampleur du changement, il conduit à s'interroger sur le financement des infrastructures qui repose finalement sur trois groupes distincts : l'Etat, les collectivités publiques locales, enfin les usagers qui supportent le droit d'usage d'une infrastructure directement ou indirectement à travers le paiement à une entreprise de transports, un établissement public autonome, une Chambre de commerce ou tout autre organisme qui finance cette infrastructure (1).

En d'autres termes, on a le choix entre un financement public centralisé, un financement public décentralisé et un financement par l'usager. Il est intéressant de savoir comment les choses se passent aujourd'hui pour mesurer la difficulté de définir des règles logiques de tarification.

I - LA SITUATION ACTUELLE DANS LES PORTS ET LES AEROPORTS

La situation des deux catégories de terminaux n'est pas sans ressemblance. En 1981, l'ordre de grandeur du chiffre d'affaires des ports et des aéroports est le même : deux milliards pour l'aéroport de Paris, établissement autonome, 0,5 pour les aéroports de province, 2,5 milliards pour les sept ports autonomes, 0,5 pour les autres ports. Le financement de leurs équipements est à la charge de l'Etat, des collectivités locales ou des usagers suivant des proportions variables selon qu'il s'agit d'investissements de sécurité, des infrastructures lourdes enfin des superstructures techniques, commerciales et industrielles. Mais il n'est pas identique (2).

(1) On pourrait arguer qu'une Chambre de commerce concessionnaire d'un port ou d'un aéroport est un établissement public qui perçoit des taxes, fonds publics qui ne sont pas toujours prélevés sur les utilisateurs du port ou de l'aéroport. Mais les budgets de ces concessions sont distincts des autres composantes du budget de la Chambre et en principe équilibrés ; s'ils ne le sont pas, la contribution de la Chambre à la concession s'analyse comme une "subvention" des industriels et commerçants de la circonscription : ce n'est pas un impôt payable par tous.

(2) Les chiffres cités proviennent essentiellement des projets de budget et du rapport annuel des transports en France ainsi que d'informations fournies par Monsieur OLLIVIER, ingénieur général des Ponts et Chaussées, ancien Directeur des ports et ancien Directeur des bases aériennes, que je tiens à remercier ici.

TABLEAU 1

Financement comparé des aéroports et des ports

	AEROPORTS			PORTS		
	Etat Collectivités publiques locales	Aéroport de Paris Chambres de commerce	Modes de financement par usagers (Équipement et fonction.)	Etat Collectivités locales	Ports autonomes Chambres de commerce	Modes de financement par usagers (Équipements et fonction.)
INSTALLATIONS DE GUIDAGE ET DE SECURITE	Météo En route (Air Traffic) (Control) Dotations en capital, prêts et subv. Installations Roissy		Redevances "En route" des compagnies 100 % (sauf trafic intérieur) 100 % sauf aide Etat Redevance d'atterrissage	Phares et balises CROSS Capitainerie	Pompiers, Pilotage	Redevance directe 100 %
INFRASTRUCTURES	Aéroports de Province (pour 20 % environ)	Sur aéroport et approche : tour de contrôle radar Pistes	Redevances passagers	Ports autonomes • Digue, chenaux écluses (80 %) • Quais, grands bassins, formes de radoub (60%)	20 % (INV) 40 % (INV) 70 % (INV)	Droits de Port Droits de Port
SUPERSTRUCTURES TECHNIQUES		Hangars Ateliers	100 %	Autres ports 30 % Subventions exceptionnelles des collectivités locales	Grues Portiques	Taxe d'usage d'outillage, cotisations aux Chamb. de com. et d'Ind. Frais manutention Redevances domaniales (100 %)
SUPERSTRUCTURES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES	Participation des collect. locales pour les aéroports de province	Aérogares Fret, passagers Aires de stock. zones Industr.	Redevances commerciales domaniales (duty Free...) (100 %)	Subventions Exceptionnel. des collect. locales	Hangars, magas. docks, aires de stockage, zones Industrielles	

Les différences surtout entre aéroports et ports sont sensibles en ce qui concerne tant les organismes qui assurent le financement que les modes de financement eux-mêmes (cf. tableau 1).

A - Les installations d'aide à la navigation et de sécurité sont pour le maritime comme pour l'aérien séparées en deux catégories. Celles qui concernent la route proprement dite ("en route") et celles qui assurent la prise en charge à proximité ou à l'intérieur du "havre". Pour la mer l'"en route" concerne la surveillance de certaines liaisons maritimes (Ouessant, les Casquets, le Pas-de-Calais), le sauvetage, une petite

partie de l'activité des phares et balises (estimée à 10 %) et des satellites de télécommunication. Le tout représente en 1981 environ 80 millions que jusqu'alors l'Etat finance. Dans les ports, les services de sécurité sont en général pris totalement en charge par l'Etat, les phares et balises les CROSS et la capitainerie (environ 300 millions en équipement et fonctionnement 1981), d'autres par les ports autonomes (les pompiers), d'autres enfin, comme le pilotage, par les usagers directement (environ 270 M en 1981).

Dans l'aérien, le contrôle de la circulation aérienne, "en route", est progressivement rejeté sur les compagnies par les Etats qui, du moins en Europe, seraient remboursés intégralement à partir de 1983 par les "redevances" de route (1).

Ainsi, alors que l'armateur ne paye qu'une partie des frais de sécurité, la compagnie aérienne et ses clients en assument presque toute la charge. On peut expliquer les différences pour la sécurité "en route". Le prestataire de service de transport maritime est moins concerné par cette sécurité que le transporteur aérien. Le navire ne transporte qu'exceptionnellement des passagers, et la marchandise est muette. Un accident de mer frappe plus l'environnement que les transporteurs maritimes. Surtout la sécurité dépend davantage de l'état du navire que du guidage : sauf à certains endroits, la mer reste "libre" au sens physique et surtout juridique. A l'opposé le transporteur aérien qui a la responsabilité de centaines de passagers sait combien importe la qualité du contrôle de trafic. C'est pourquoi d'ailleurs non seulement il accepte mais il demande à être identifié, ce qui permet de le faire payer, alors que l'armateur ne le tolèrera que sous la contrainte et seulement sur certaines routes maritimes lorsqu'elles seront plus encombrées, ce qui ne manquera pas de se produire un jour ou l'autre avec la croissance économique mondiale. Mais aujourd'hui, les Etats "riverains" acceptent encore de supporter, faute de pouvoir la répercuter, la charge totale (d'ailleurs modeste) de l'"en route" maritime, contrairement à ce qui se produit pour l'aérien.

On s'explique moins bien que les Etats acceptent de financer aussi largement les charges de l'approche et de la sécurité dans les ports alors qu'ils tendent, en Europe, à les faire supporter par leurs grands aéroports. Est-ce parce que les ports sont plus intégrés dans le complexe régional et urbain que les aéroports ? L'explication réside plus dans les habitudes acquises.

B - Les infrastructures proprement dites que nous assimilerons aux investissements de base lourds, comprennent pour le maritime les digues, les chenaux, les écluses d'une part, les quais, les grands bassins, les formes de radoub, "infrastructure de capacité" de l'autre. Dans les ports autonomes, la loi de 1965 prévoit que les premières sont financées par l'Etat à 80 % pour les investissements, à 100 % pour l'entretien et le fonctionnement, les secondes à 60 % pour l'équipement, au moins en principe. Dans les autres ports l'Etat finance en moyenne 30 % des investissements d'infrastructure et demande aux Chambres de commerce une participation aux frais d'entretien. Les ports font payer le complément aux usagers par des droits de port. Ceux-ci, ainsi que les taxes d'outillage, sont fixés librement en fonction de ce que les clients acceptent de payer car ils peuvent se détourner, à moins d'être captifs, vers d'autres ports. La concurrence est reine. En fait, ces droits couvrent largement les coûts de transbordement des vracs mais non ceux des marchandises diverses, notamment en conteneurs, qui bénéficient ainsi d'un transfert.

(1) Les redevances ont beaucoup augmenté en conséquence depuis dix ans comme le montre le rapport CREDOC "Les transports entre l'économie marchande et non marchande", page 61 et suivantes. D'ailleurs les compagnies manifestent de plus en plus leur volonté de participer aux décisions d'investissement ce qui conduira l'Etat à décentraliser ces décisions. Toutefois les transports intérieurs sont exempts de la redevance de route qui reste donc à la charge de l'Etat pour une valeur difficile à déterminer.

A l'opposé, c'est l'aéroport de Paris qui a la charge de toutes les infrastructures et d'abord des aides à l'atterrissage des pistes et des voies tant en équipement qu'en entretien et en fonctionnement. Sans doute pour les grandes "mutations", par exemple la création de l'aéroport de Roissy, l'Etat a aidé l'aéroport de Paris par des prêts du FDES, des dotations en capital qui n'ont jamais dépassé 15 % des dépenses et quelques subventions d'équipement accordées sans affectation précise à tel ou tel équipement. Pour les aéroports de province, l'Etat accorde ses aides à l'équipement de façon plus libérale et prend en charge partiellement tout développement important des infrastructures (pistes aérogare) dont l'entretien et le développement sont à la charge des CIC qui les répercutent sur l'usager à travers les taxes d'atterrissage. Mais la part de l'Etat dans les dépenses en capital décroît puisqu'elle est passée de 59 % en 1965 (1) à 27 % en 1981. Les collectivités locales assurent 9 % de ces charges, l'emprunt 50 %, l'autofinancement 14 %.

Au total ici encore on note une différence importante entre le traitement des ports et des aéroports. Sans doute dans les deux domaines l'aide de l'Etat aux équipements s'est manifestée spécialement tant dans la période de reconstruction d'après guerre que lors des grands investissements (Fos, Antifer, Roissy) destinés à ouvrir la France sur l'extérieur. Mais en période de "croisière", une aide est accordée aux ports autonomes et non pas à l'aéroport de Paris. Sans doute les investissements portuaires même en période de "croisière" sont-ils lourds en entretien et fonctionnement. Mais le développement de Roissy coûte encore en 1981 sept cent soixante millions par an et celui des aéroports de province trois cent quarante millions, chiffres qui sont du même ordre que ceux des ports. Or l'Etat cherche à se désengager des aéroports de province et (2) aide peu l'aéroport de Paris pour Roissy II. Pourquoi n'a-t-il pas le même comportement vis-à-vis des ports ? Il ne suffit pas d'observer que la vie des ports est essentielle aux communautés urbaines qui les entourent. Ceci devient de plus en plus vrai pour les aéroports qui attirent des activités et même des logements. L'explication, nous le verrons, est finalement la concurrence sauvage qui existe entre les grands ports français et leurs concurrents étrangers, lesquels sont également aidés dans leurs investissements lourds par les Etats, les Lander (allemands), les villes.

C - Les superstructures techniques d'exploitation sont financés de manière assez parallèle dans le maritime et l'aérien. Dans le premier, les grues, portiques, moyens de levage sont pris en charge par les ports autonomes et les Chambres de commerce. Les dépenses sont en principe couvertes par les "taxes d'outillage" prélevées sur les usagers. En fait, il est vrai, cette taxe étant parfois insuffisante, ce sont les droits de port (donc les usagers de produits lourds, pétroliers entre autres et non les utilisateurs des outillages) qui assurent alors le complément de financement des superstructures. Occasionnellement, l'Etat ou les collectivités locales apportent leur appui.

Dans l'aérien, les superstructures techniques aérogares, hangars, ateliers sont financés par les aéroports et couvertes par des taxes spécifiques (redevances "non aéronautiques").

D - Il semble que le principe du financement des superstructures industrielles et commerciales soit également assez proches dans le maritime et l'aérien. Ce sont les usagers qui finalement en supportent les coûts. Certes, les superstructures spécifiques aux activités liées aux ports peuvent donner lieu à des aides : le Ministre de la Mer

(1) Cf. M. P. FUNEL et J. VILLIERS. Rapport sur le Transport Aérien Français. Chap. VI, les aéroports.

(2) Il est à noter, en outre, que les collectivités locales participent depuis longtemps aux infrastructures des ports et aéroports d'intérêt local.

encourage la réparation navale, celui de l'Agriculture, la construction de silos et les collectivités locales peuvent contribuer à des activités para-portuaires. Mais les collectivités locales participent aussi, et depuis longtemps, au financement de nombreuses installations commerciales (aérogares notamment) dans les aéroports de province.

Dans le maritime, les ports lèvent des taxes d'usage, des recettes domaniales pour les aires de stockage, hangars, docks, zones industrielles, voirie, outillage (grues, portiques, engins spécialisés de manutention) et installations spécialisées. Dans l'aérien, les dépenses d'aérogares fret et passagers et d'installations diverses sont couvertes par des redevances passagers, des taxes spécifiques commerciales et domaniales (il n'y a pas de taxes sur les marchandises) (1). Au total, la comparaison du financement des ports et des aéroports conduit aux conclusions générales suivantes.

- En ce qui concerne les équipements et leur entretien, sous réserve de variations sensibles d'année en année suivant le volume des travaux et hors période d'opération exceptionnelle, le maritime est davantage aidé par l'Etat et les collectivités publiques que l'aérien. Pour le maritime, on estime qu'en 1981, la répartition de la charge des équipements (tableau 2) est la suivante : Etat 28 %, collectivités locales 9 %, le reste 63 % est assuré en partie par des emprunts. L'aérien reçoit moins de l'Etat et des collectivités locales (3 %) dont la plus grande partie est consacrée aux infrastructures des aéroports de province. Aéroport de Paris qui représente 85 % du trafic de fret assure à peu près totalement ses investissements (555 millions en 1981). La différence entre le maritime et l'aérien porte donc essentiellement sur la prise en charge des équipements de guidage de sécurité et sur les infrastructures proprement dites que, pour la mer, l'Etat prend largement en charge dans les grands ports.

- En ce qui concerne le mode de financement par les usagers, on notera que la fixation des redevances présente des points communs spécialement là où existent des établissements autonomes. De façon générale, le coût des services est analysé partout avec soin. Il sert parfois à calculer le prix demandé pour quelques services comme les redevances de routes. Mais ce qui compte pour l'établissement autonome qui rend tout un ensemble de services, c'est d'arriver à l'équilibre financier. Or, dans les négociations avec les divers clients, les établissements savent qu'ils ne parviendront pas à faire couvrir ce coût pour certains services, ne serait-ce qu'en raison de la concurrence : les droits de port pour le trafic de marchandises diverses ou de redevances (taxes d'atterrissage et taxes d'usage d'installations) pour le passage de certaines marchandises dans un aéroport. Par contre, les établissements savent qu'ils peuvent demander plus que le coût pour d'autres prestations ("what the traffic can bear"). C'est donc un équilibre global qui est obtenu notamment pour les ports et aéroports non autonomes et non un équilibre service par service, un prix égal aux coûts individualisés.

Cet équilibre global ne couvre pas tous les coûts puisque l'aide publique allège les budgets. Les tarifs demandés aux usagers sont donc moins élevés qu'ils ne devraient l'être. Si les trafics aéroportuaires couvrent une grande partie des charges d'équipement, il n'en va pas de même des tarifs portuaires.

On ne peut certes comparer la clientèle des ports et celle des aéroports. Les aéroports intéressent davantage les passagers que les chargeurs de fret. En France le fret ne représente que le 1/4 du chiffre d'affaires du transport aérien bien qu'il gagne en importance d'année en année. Le transport maritime par contre concerne essentiellement

(1) L'absence de taxes sur les marchandises dans les aéroports français, n'empêche pas qu'une grande partie des charges dues au trafic marchandises sont couvertes soit par les taxes d'atterrissage qui portent aussi sur les avions cargos, soit par les redevances d'usage d'installation privatives. Le solde de ces charges, si solde il y a, devrait donner lieu à une taxation spécifique. Les équipements industriels et commerciaux totalement privés représentent environ 25 % du total des équipements de l'aéroport de Paris.

les marchandises, les voyageurs passant par les ports ne représentent que 2,5 % de la dépense nationale de transport maritime. Le trafic des deux plate-formes n'est concurrentiel que pour les marchandises diverses, non pondéreuses.

TABLEAU 2

Dépenses en capital 1981

	PORTUAIRES		AEROPORTUAIRES	
	M. de F.	%	M. de F.	%
Etat	392	28	96	
(Entretien 400 M.) FDES			40	13
Collectivités locales	123	9	31	3
Usagers	870	63	933	84
TOTAL	1 385	100	1 100	100

Ceci n'empêche pas toutefois de se demander si le fait pour les ports de supporter une part moindre de leurs infrastructures que les aéroports ne permet pas aux premiers de demander aux diverses des tarifs allégés artificiellement. De surcroît, des discriminations de tarifs portuaires sont favorables aux conteneurs ; mais le frêt aérien ne paye pas de taxes d'aéroport (1). Bien qu'il soit difficile de dire si, au total, les prix sont plus loin des coûts dans le maritime que dans l'aérien, la différence dans le financement des infrastructures soulève le problème de la prise en charge des infrastructures.

II - QUI DOIT PRENDRE EN CHARGE LES INFRASTRUCTURES ?

La théorie économique de la tarification des infrastructures ne s'est jamais référée concrètement à la situation des ports et des aéroports. On sait que l'ingénieur français Jules DUPUIT fut le premier à préciser à propos de la tarification des services publics la charge des infrastructures déjà installées devait être couverte par l'Etat. Elaborée à propos des routes et des ponts, cette analyse fut appliquée au XXème siècle à la tarification de l'énergie et aux chemins de fer, mais jamais systématiquement aux ports et aéroports : sans doute, les services qu'ils rendent n'ont-ils pas l'homogénéité théorique du KW électrique. Mais il n'en reste pas moins qu'on peut énoncer à leur égard quelques règles de tarification s'inspirant des mêmes principes mais elles peuvent être incohérentes.

(1) Dans le transport, les taux de frêt des diverses sont dans le maritime plus élevés que les coûts alors que dans l'aérien, ils semblent moins élevés étant, lorsqu'il y a transport mixte passager-voyageur (ce qui représente environ 50 % du trafic) considéré comme chargement marginal.

1 - Le principe d'égalité des péagers devant les diverses infrastructures de transport implique que l'utilisateur soit traité de la même manière dans tous les modes de transport. Pour choisir rationnellement entre divers modes, il faut que le tarif auquel il est soumis représente soit la totalité des coûts soit un pourcentage des coûts qui soit partout le même (1).

2 - Le péage doit couvrir le coût de développement de longue période.

Pour que l'utilisateur puisse choisir rationnellement entre les services de diverses infrastructures et entre les services de transport il faut, en principe, qu'il paye l'intégralité des coûts des installations adaptées à la demande. Toutefois, les infrastructures peuvent entraîner des bénéfices indirects pour les collectivités locales ou la nation. Bien qu'imprécis, ces bénéfices peuvent légitimer une participation des caisses publiques au financement des infrastructures. En outre, certains équipements lourds, pistes d'aéroports, chenaux, quais pour les ports, ont une grande durée de vie et donc des amortissements lents. Le poids de leur financement écarterait donc une clientèle importante et laisserait les installations sous-utilisées. Il arrive enfin que, des erreurs de prévision aient conduit, dans le passé, à sur-estimer la demande. Dans tous ces cas, plutôt que de laisser les équipements sous-utilisés, il vaut mieux faire appel au financement public qui évite d'"exclure" des usagers.

3 - Le principe de non exclusion conduit à adapter le péage à l'utilisateur donc à la demande. Des discriminations de prix, voire des prix qui ne couvrent pas dans leur ensemble les coûts, seront consentis pour amener la quantité de services fournis à un niveau tel que les installations soient saturées. Un financement public permet de n'exclure personne. Il se peut qu'il y ait contradiction entre ce principe de "non exclusion" et celui de l'égalité des péages aux coûts. En bonne logique, il faudrait que les "bons péages" restent sinon égaux, tout au moins proportionnels aux coûts pour les divers services rendus par une infrastructure donnée. Or nous avons vu que tant dans les aéroports que dans les ports, les établissements publics, autonomes ou non, fixent leurs tarifs en fonction de ce que la demande accepte de payer. C'est ainsi que dans les ports, les matières premières captives sont plus taxées que les marchandises diverses par rapport aux coûts qu'elles entraînent. Surtout il peut y avoir contradiction entre le principe de non exclusion et celui de l'égalité des clients devant diverses infrastructures concurrentes. Lorsque l'Etat prend plus largement en charge les dépenses d'infrastructures des ports que celles des aéroports, du même coup les tarifs des premiers sont, relativement aux coûts, plus bas que ceux des seconds ce qui rompt le principe d'égalité. Mais si l'Etat le fait c'est au nom du principe de non exclusion. D'une part les ports traitent de marchandises plus lourdes que les aéroports. Ces marchandises seraient probablement en partie écartées du trafic si elles devaient dans les droits de port payer

(1) Encore faut-il que le coût des facteurs soit partout le même. Ceci était sous-entendu par la pensée économique. Quand Jules DUPUIT établissait une courbe du coût des infrastructures, il supposait que les prix étaient égalisés par le marché : un même facteur avait la même rémunération partout. Lorsqu'une subvention allégeait ces coûts, il ne venait à l'idée de personne qu'elle pouvait non pas faire baisser les tarifs, mais permettre une rémunération plus forte. Or, l'expérience montre que les rémunérations salariales et les bénéfices profitent des aides publiques ce qui remet en cause l'effet de ces aides. Une subvention publique n'a plus alors les effets bénéfiques qu'on en attend. Elle ne permet ni d'alléger les charges de financement ni d'assurer le plein emploi des installations : le financement public n'a plus de logique économique. Pour que les tarifs respectent les "vrais" coûts, on peut penser soit à le réglementer soit à augmenter la concurrence entre ces facteurs. Quelle que soit la voie choisie, il faut prendre garde à cette déviation fréquente de l'usage de la subvention publique d'autant plus pernicieuse qu'elle est cumulative. Plus les coûts s'élèvent, plus il paraît indispensable que la subvention augmente ce qui permet de nouvelles hausses de coût. Cf. P. BAUCHET "Le Transport International de Marchandises", Economica 1982, p. 439 et 600.

l'intégralité du coût des infrastructures lourdes utilisées par elles. De surcroît, l'industrie d'une Europe pauvre en matière premières ne peut être compétitive avec les pays riches en ressources naturelles que si elle en dispose au même prix. Par ailleurs, nos voisins aident leurs ports au moins autant que nous. Mais intégrés depuis toujours dans leurs villes, ces ports ont des budgets moins transparents que ceux de nos ports autonomes. Ce n'est pas une raison pour renoncer à aider les nôtres ce qui conduirait à des détournements de trafic et là encore à une "exclusion de trafic". Il y a donc contradiction du principe d'égalité devant les infrastructures et de non exclusion dans la concurrence air-mer. Cette contradiction apparaît au moins en Europe dans la concurrence de tout mode de transport ancien et nouveau, par exemple entre le fer et l'air. Le réseau ferroviaire existant conduit à créer de nouvelles infrastructures pour éviter une sous-utilisation des installations anciennes quitte à les faire prendre en charge par l'Etat, comme il est suggéré pour le TGV-Ouest. Le transport par avion ne bénéficie pas des mêmes privilèges. Le voyageur ne serait donc pas dans une situation d'égalité devant les infrastructures puisqu'il paierait une part moins grande des coûts d'infrastructure du fer que de l'air.

*
* *

Les charges nouvelles qui pèsent sur l'Etat en matière sociale et industrielle vont le conduire à repenser la logique du financement des infrastructures. Il va s'efforcer à l'occasion de la décentralisation de faire peser davantage la responsabilité du financement et des choix de quelques-unes de ces infrastructures, ports et aéroports notamment, sur les collectivités locales qui elles aussi devront s'appuyer sur des principes cohérents de financement : or il y a incohérence entre l'égalité des péagers et la non exclusion.

Cette incohérence persistera, dans chaque nation entraînée par la concurrence internationale, aussi longtemps qu'un accord au plan européen n'obligera pas tous les pays à mener une politique d'égalité ou de proportionnalité des tarifs aux coûts. Alors seulement, la France pourra se permettre de prévoir des installations adaptées à une demande de trafic portuaire qui ne risquera plus d'être détournée par des tarifs couvrant tous les coûts. Mais il n'est pas certain que, même alors, les Etats européens ne devront pas au moins partiellement payer certaines infrastructures de passage de matières premières indispensables à la compétitivité des industries européennes, comme le sont les infrastructures portuaires.