

## L'Opinion, 9 janvier 2014

Date : 09/01/2014  
Pays : FRANCE  
Périodicité : Quotidien  
Surface : 18 %

### L'Opinion



Mots : 717

Les dirigeants de la société ont appris la suspension de l'écotaxe dans la presse. Une désinvolture qu'ils ont peu appréciée

### L'enquête des sénateurs ne devrait pas inquiéter Ecomouv'

Transports Les sénateurs ont auditionné Daniele Meini, président d'Ecomouv', qui parle très peu français. Leurs questions étaient souvent à côté de la plaque, s'adressant en fait plus à l'Etat qu'à la société ayant signé le partenariat public-privé.

#### Répartition de capital d'Ecomouv'

C'était la première audition de la commission d'enquête sénatoriale sur les modalités du montage juridique et financier et l'environnement du contrat retenu in fine pour la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds. Autrement dit, contrat Ecomouv', puisque c'est cette société, détenue majoritairement par Autostrade per Italia et Thales, la SNCF, SFR et Stelia, qui a signé avec l'Etat pour organiser la collecte de cet impôt. Les journalistes étaient donc nombreux mercredi, plus nombreux que les sénateurs d'ailleurs, dans la salle Méfies du Sénat. Curiosité d'autant plus grande qu'était annoncée l'audition de Daniele Meini, président d'Ecomouv' SAS et représentant la société Autostrade per l'Italia. Pas de chance, celui-ci parle très peu le français. Première déception. La deuxième est venue des questions des sénateurs, souvent à côté de la plaque. S'ils avaient quelque chose à se reprocher, les représentants d'Ecomouv' peuvent dormir tranquilles.

dénicher quelque chose. « Dans tous les partenariats public-privé (PPP), il doit y avoir dialogue comptitif », a-t-il indiqué. « Si y a eu des modifications au cahier des charges initial proposé par Ecomouv', il faut que tous les candidats en aient été informés, sinon c'est illégal. » Antoine Caput, directeur des systèmes routiers chez Thales et vice-président d'Ecomouv', a répondu que la société, après s'être présentée à l'appel d'offres, ce qui constitue en soi une proposition, n'a fait que répondre aux demandes de l'Etat. Jean-Pierre Sueur ne paraissait pas tout fait satisfait de la question, c'est promis, on fouillera dans les archives pour retrouver tous les changements qui ont été demandés par l'Etat. Ça ou peigner la girafe...

Plus intéressant, Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes, a demandé, comme un professeur s'adresse à un élève, pourquoi le système était si cher. C'est encore Antoine Caput qui a répondu, en donnant les sommes en valeurs 2011 et hors taxes. Ce sont d'abord 151 millions d'euros par an, redevances fixes, que l'Etat devra payer à Ecomouv'. Dont 96 millions pour couvrir les investissements (qui sont à ce jour de 650 millions d'euros),

47 millions pour les coûts de maintenance et de gestion, et 8 millions affectés à un budget spécifique. « A la fin du PPP, soit au bout de onze ans, l'Etat deviendra gratuitement propriétaire du système, a précisé Antoine Caput. Nous avons donc budgété cette somme pour le lui rendre en parfait état. » S'ajoutent à ces charges fixes, 64 millions d'euros de charges variables en fonction notamment du trafic routier, des fraudes enregistrées... On a appris au passage que la Cour des comptes allait se pencher sur les aspects financiers du dossier.

Ces discussions avaient un côté un peu surréaliste puisque l'écotaxe a été suspendue jusqu'à nouvel ordre, ce que les dirigeants d'Ecomouv' ont découvert dans la presse, a-t-on appris lors de l'audition. De quoi les contrarier, tout comme le fait qu'ils sont désormais techniquement prêts et qu'il ne se passe rien. « Nous avons reçu toutes les homologations techniques de laboratoires agréés, a indiqué Sergio Battibola, responsable de la conception et de la construction du système Ecomouv'. Le système est prêt à être réceptionné par l'Etat. » Dès que ce dernier feu vert sera donné, l'Etat devra commencer à payer Ecomouv'

Tous droits de reproduction réservés