



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 du 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 Steria, 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 Médicis 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. Jean-Pierre Sueur, sénateur du Loiret et président de la commission des Lois du Sénat, a bien essayé de

dénicher quelque chose. « Dans tous les partenariats public-privé (PPP), il doit y avoir dialogue compétitif, a-t-il indiqué. S'il 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 paraissant 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 Battiboia, 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'



en lui versant un loyer de 20 millions d'euros par mois, même si la collecte de la taxe n'a pas commencé. *« Il ne va pas pouvoir jouer ce jeu-là trop longtemps sous peine de se décrédibiliser complètement »*, indique un proche du dossier. *« Il le faut, il faudra absolument mettre en place l'écotaxe en 2014, s'est inquiété récemment Frédéric Cuvillier, ministre des Transports. Sinon, j'aurai un problème de trésorerie de 1,2 milliard d'euros. »* C'est le manque à gagner sur la taxe, auquel il faudrait ajouter au moins 650 millions d'euros de dédommagement à Ecomouv'. On comprend l'inquiétude du ministre.

@iinchauspe

Irène Inchauspé