

CPDP LGV PACA

Atelier pédagogique 25 mai 2005

# Qui paye les infrastructures ?

Julien LEVEQUE

Laboratoire d'Économie des Transports (CNRS)

# Qui paye les infrastructures ?

- Les principaux financeurs : usager et contribuable
- D'autres financeurs potentiels ?
- Détail du financement par RFF

# Contexte d'équipement et financement des grandes infrastructures

1. démarrage - risque important

2. croissance - rentabilité financière  
axe Lille - Paris - Lyon - Marseille

3. généralisation - aménagement du territoire

usager



contribuable

## Financement en fonction de l'usage

- Des coûts de construction fixes, indépendants de l'usage

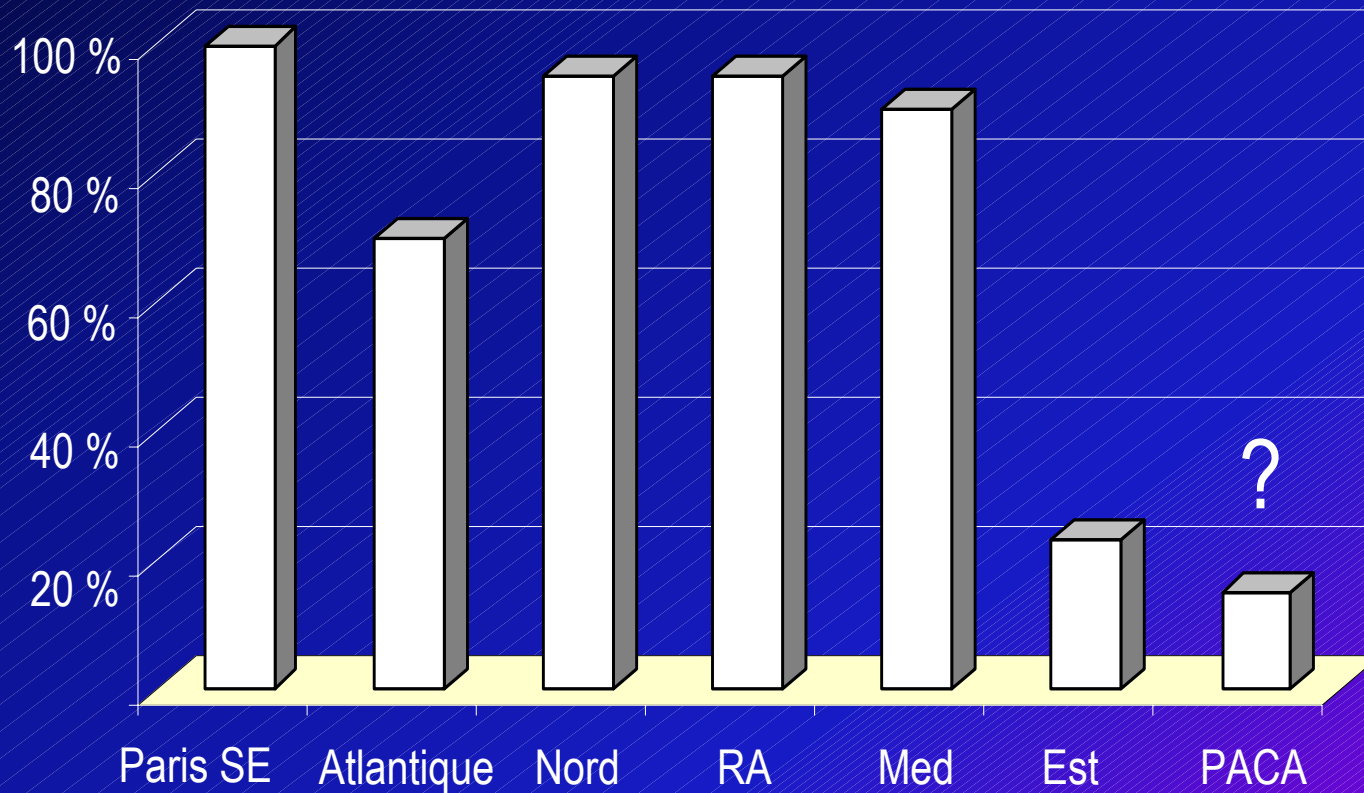


- Le financement par les usager dépend de la demande (les usagers payent un péage au gestionnaire d'infrastructure)



- forte demande → financement par les usagers
- faible demande → besoin de subventions

# De l'utilisateur au contribuable : financement des LGV



# De l'usager au contribuable : financement des autoroutes

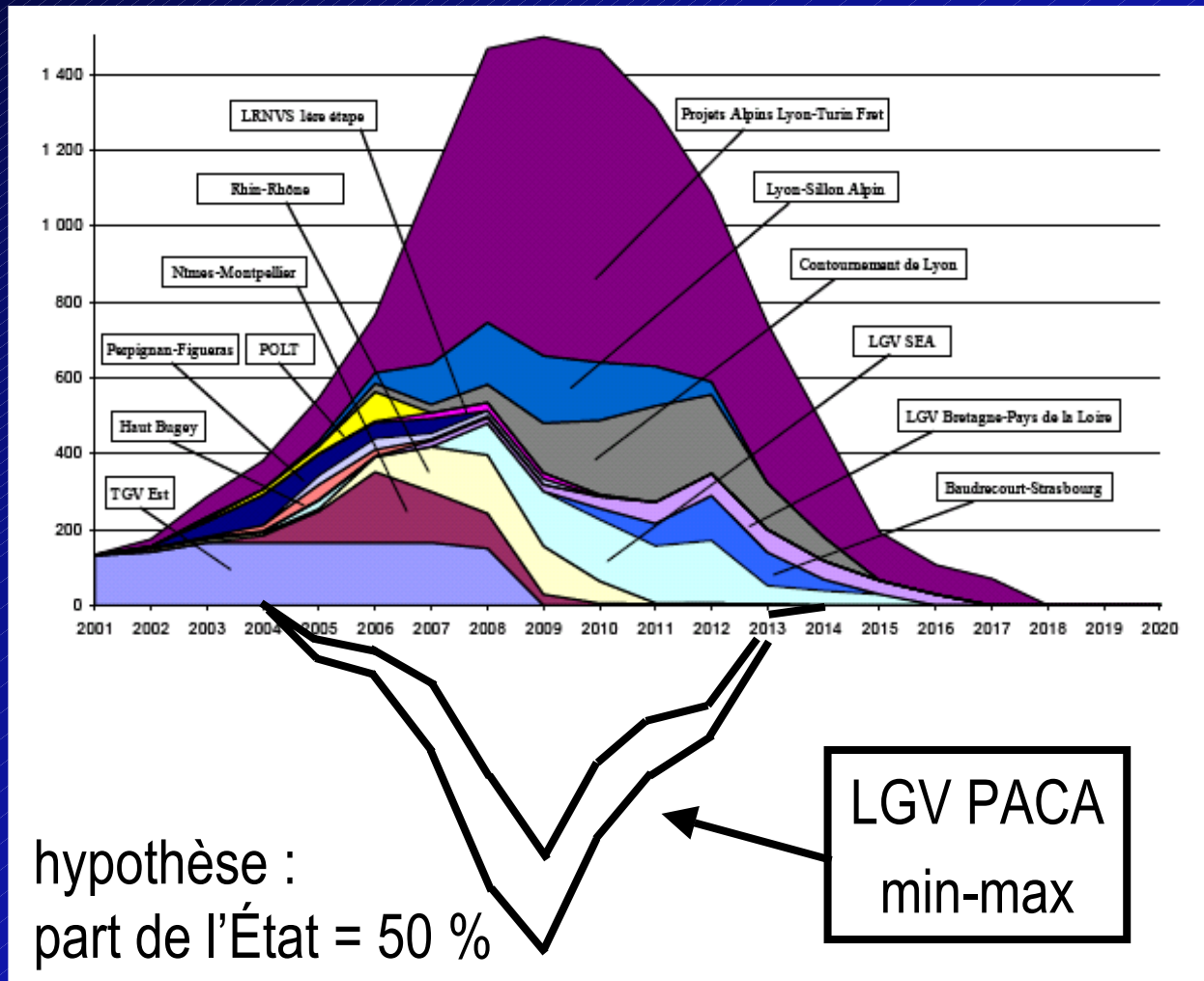
- Une évolution similaire : les projets actuels moins rentables
- Rupture du modèle de financement : fin de l'adossement
- Développement d'un financement public croissant

## Les financements publics 2003-2020 :

financement	national	local & UE
autoroute	3 400 M€	3 400 M€
fer scénario 1	11 800 M€	6 800 M€
scénario 2	8 100 M€	5 000 M€
fer + route 94-99	1 000 M€	?

Source : Audit 2002

# Part de l'État dans les projets ferroviaires





# Quelle solidarité entre les contribuables pour une LGV intra-régionale ?

- Pour le contribuable national :  
l'aménagement du territoire, ...  
... mais un désenclavement relatif...  
... et très coûteux (à cause de l'environnement).
- Pour le contribuable européen : ???

## Les imperfections de la tarification :

- Existence de bénéficiaires indirects :  
ils profitent de l'infrastructure,  
sans contribuer au financement.
- Cas de tarification inéquitables :  
avantage au mode de transport sous-tarifé.

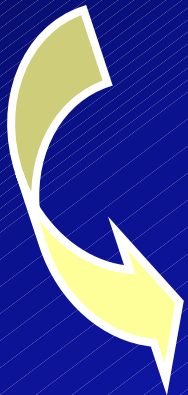
## Quels bénéficiaires indirects ?

- Effet indirect sur le développement économique :  
pas de hausse majeure de la croissance
  
- Effet indirect sur le foncier :  
pas de hausse particulière à taxer,  
(hors opération d'aménagement supplémentaire)

## Quels pollueurs ?

Sur autoroute à péage (type A8),...  
poids-lourds et véhicules particuliers (essence ou gazole)  
...paient les coûts qu'ils génèrent (usage et nuisances\*)

\* : sur la base des valeurs tutélaires françaises



Remettre en cause ces valeurs tutélaires ?

Créer un nouvel impôt sur les poids-lourds ?

## Rôle économique de RFF

- RFF finance une partie de l'infrastructure (emprunt)
- RFF supporte de nombreux risques (travaux, trafic,...)
- RFF se rémunère sur les péages versés par la SNCF
- RFF ne peut s'endetter plus qu'il ne pourra rembourser :

$$\text{Péages} = \text{Financement}_{\text{RFF}} + \text{Entretien} + \underbrace{\text{Intérêts}_{\text{dette}} + \text{Risques}}_{8\%}$$

# Quelle capacité contributive pour le système ferroviaire ?

- Optimisation de la tarification des billets TGV...  
...menace de la concurrence aérienne low cost
- Augmenter la productivité du transport
- Réduction des coûts d'entretien de la LGV

# Péages : objectifs de la tarification de RFF

- Couvrir les coûts
- Inciter à une utilisation efficiente du réseau
- Favoriser le mode ferroviaire

...avec transparence et non-discrimination

## Quels coûts prendre en compte ?

- Coûts variables d'usage (entretien & gestion de l'infra)
- Coûts externes (bruit...) : 10 à 20 % du coût d'une LGV
- Coûts de long terme (développement du réseau)
- Coûts fixes (investissement initial)
- Péréquation (autres services ferroviaires)



# Qu'attendre des montages financiers innovants?

- ils sont plus coûteux, mais plus efficaces
- ils optimisent le montage financier
- ils n'améliorent pas la rentabilité de l'infrastructure
- ils réduisent peu les besoins en fonds publics
- ils peuvent lisser les versements publics