

# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## LE CONTEXTE

- Une nécessité pour l'équilibre du territoire et la croissance économique
- CIADT décembre 2003 : des besoins de financements considérables
- Un contexte économique contraignant et une dette publique à un niveau déjà élevé
- Les opérations les plus rentables sont déjà réalisées
- Création de l'AFITF : un élément positif mais qui ne résout pas tout
- Les collectivités territoriales de plus en plus sollicitées

# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## LE CONSTAT SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

- Les infrastructures, part prépondérante des projets
- Les difficultés et contraintes :
  - \* maîtrise difficile des coûts (travaux et maintenance)
  - \* caractère incertain des prévisions de trafic à long terme
  - \* rentabilité à seulement très long terme
  - \* la réticence de la SNCF à s'engager dans la durée
  - \* l'obligation pour RFF de ne pas exposer l'équilibre de ses comptes

# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## LE CONSTAT SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES (2)

### - Les conséquences

- \* des subventions publiques maximales....
- \* ... verses ab initio
- \* des collectivités territoriales de plus en plus sollicitées, exposées aux risques de surcoût, peu associées aux décisions, n 'ayant guère de retour financier direct

# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## DES SOLUTIONS REELLES MAIS INSUFFISANTES

- L UNION EUROPEENNE (subventions projets TEN)
- l 'AFITF
- Les prêts des institutions financières publiques (BEI, CDC)
- Les clauses de retour à meilleure fortune

## UN ESPOIR PEUT-ETRE EXCESSIF : LE PPP

- Ce n 'est pas un remède miracle
- Le contexte législatif spécifique au ferroviaire crée des contraintes fortes : le contrat de partenariat (ordonnance 17/06/04) inopérant à droit constant

# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## DES PISTES DE SOLUTIONS

- s'inspirer des principes du PPP

- structurer les financements publics

a) identifier le projet au sein d'une société ad hoc :

- constituer un bilan comptable identifié du projet

b) figer les coûts suffisamment tôt

- responsabiliser les constructeurs par un contrat global

- forfaitiser la maintenance

c) faire contribuer directement (et plus quand cela est possible) les voyageurs

- capter sur le financement du projet les plus-values économiques qu'il génère (cf. taxes d'aéroport)

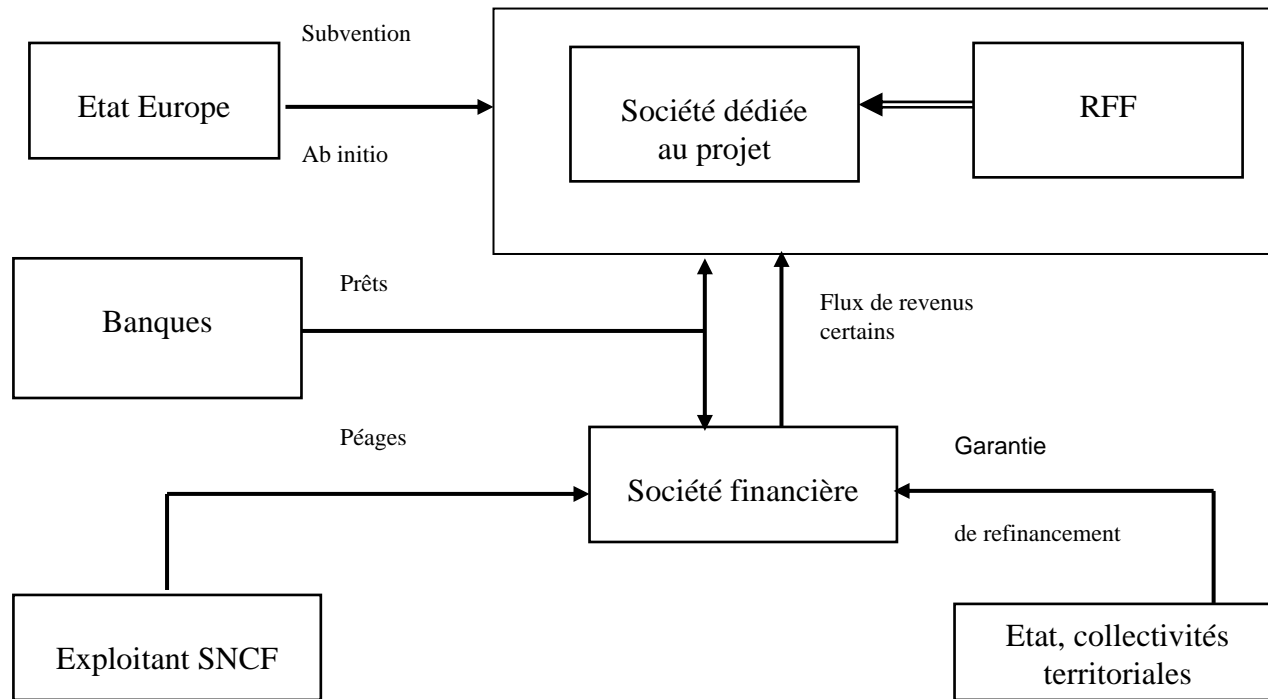
# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## DES PISTES DE SOLUTIONS (2)

d) Étaler dans le temps et réduire au strict nécessaire les financements publics :

- \* constater plutôt que prévoir
- \* utiliser la capacité de refinancement du marché (titrisation)
- \* pour cela transformer le revenu commercial aléatoire en flux certain
- \* d'où passer d'une subvention publique ab initio à une garantie de refinancement plafonnée et versée au fur et à mesure des besoins réels

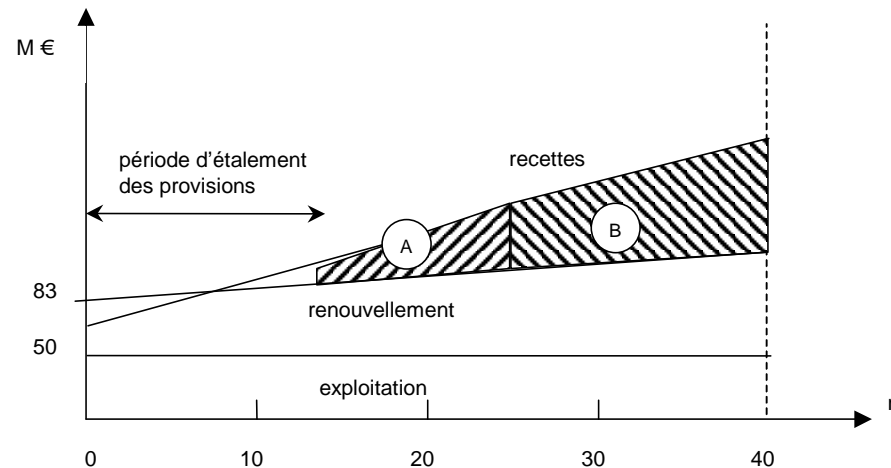
# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV



# LE FINANCEMENT DES LIGNES TGV

## DES PISTES DE SOLUTIONS (3)

e) Rendre possible un retour sur le long terme



Subvention → avance (partiellement) remboursable à long terme