

Les pistes de financement du GPSO au fil du temps

➤ **Octobre 2013 : Les pistes proposées par Cuvillier et Alain Rousset**

Le ministre des transports Cuvillier envisage de **mobiliser l'Agence de Financements des Infrastructures de Transports de France (AFIFT) abondée par le fruit de l'écotaxe**, pour l'apport de fonds publics.

Alain Rousset reconnaît que cela ne pourra être suffisant, et qu'en la matière *« nous avons une vraie réflexion à mener »*. *« Mais les travaux ne vont pas démarrer de suite, ajoute-t-il; nous avons quatre années de travail devant nous pour trouver des solutions. »*

Il préfère envisager une autre solution que le PPP pour financer le GPSO. Il cite le **recours à « la Caisse des Dépôts avec des taux ultra bonifiés, la BEI, les subventions de l'Europe »**, et plus original, il n'hésite pas à *« parier sur une participation des usagers »*. Au regard du temps gagné, 4 heures sur une journée pour un aller-retour entre Bayonne et Paris par exemple, *« ajouter 3,4, 5 € supplémentaires au prix du billet de train ne paraît pas exorbitant. »* Et le prix resterait toujours largement inférieur aux tarifs pratiqués par les compagnies aériennes ajoute-t-il.

Source : Aqui 24/10/2013

➤ **Juin 2016 : Déclarations d'Alain Vidalies**

*« L'Europe sera partie prenante de ce grand projet. Et le dossier contient déjà une décision de 2008 qui prévoit un **engagement de cofinancement des collectivités locales autour de l'État**. J'ai donc demandé à une mission de l'inspection générale de travailler sur ce sujet. Nous devons aussi tirer les leçons du mode de financement de la ligne Tours-Bordeaux et savoir si c'est la concession elle-même qui a posé problème ou la méthode de constitution du cofinancement. À ce stade, je n'écarte aucune forme de financement. »*

Source : Sud-Ouest 05/06/2016

➤ **12/07/2016 : Alain Vidalies annoncela nomination de deux hauts fonctionnaires pour accompagner les collectivités du grand sud-ouest à établir les conditions de financement des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax**

Ils devaient faire leurs premières propositions à la mi-septembre lors d'une réunion des financeurs potentiels de la LGV: régions, départements, métropoles et communautés d'agglomérations. L'objectif étant de signer un protocole de financement au printemps 2017.

Pour Carole Delga, à l'instar d'Alain Rousset, la préférence va à un **emprunt sur le long terme** de 40-50 ans. **Elle n'exclut cependant pas la concession**, *« mais pas selon la formule de la LGV Tours-Bordeaux »*, marquée par sa complexité.

Dans un communiqué du 12 juillet, le président de Toulouse Métropole, Jean-Luc Moudenc souhaite que *« cette étude comprenne (...) les mécanismes innovants tels que les emprunts de long terme ou le recours aux **financements européens par le biais du plan Juncker** »*.

Source : Le Moniteur 13/07/2016

➤ **Mars 2017**

D'ici la fin du mois de mars, l'association Euro Sud Transport devrait présenter différents scénarios de financement : **fonds souverains**, Caisse des dépôts, **fonds européens**, recours à l'emprunt à long terme.

Source : La Dépêche 14/03/2017

➤ **Juin 2017, Carole Delga et Jean Luc Moudenc annoncent « Des propositions concrètes innovantes présentées dans les prochains jours par le cabinet Ernst and Young »**

Des pistes faisant appel *« soit à la **solidarité fiscale nationale**, soit à des outils fiscaux plus centrés sur les plus-values foncières engendrées par le projet, soit encore à des mécanismes administratifs proches de ceux mis en place pour l'Île-de-France. »*

Source : Actu Toulouse 09/06/2017

- **5 septembre 2017, après une réunion organisée avec la ministre des transports**, Jean-Luc Moudenc détaille, au micro de France Bleu Toulouse, le montage financier proposé par les élus d'Aquitaine et d'Occitanie pour aboutir à **77 %** du financement. Plusieurs leviers seraient actionnés.

D'abord « transposer à la grande région toulousaine le mécanisme que l'État a mis en place de manière dérogatoire pour le Grand Paris et l'Île-de-France », puis solliciter le tissu économique, contrepartie morale du développement que générera la LGV : par la mobilisation « des **taxes sur les bureaux et une taxe sur les produits énergétiques intérieurs** qui existe déjà qu'on peut répartir différemment aujourd'hui ».

Les 23 % qui restent à trouver peuvent être apportés par l'État et les collectivités territoriales « sans grever abusivement les budgets publics », a pronostiqué Jean-Luc Moudenc.

Source : Actu Toulouse 06/09/2017

EN RÉSUMÉ : depuis la signature de la DUP début juin 2016, aucun financement n'est arrêté et on a évoqué :

- Un financement par l'AFITF abondée par l'écotaxe
 - Un emprunt auprès de la Caisse des dépôts avec des taux ultra bonifiés, de la BEI et des subventions européennes
 - Un emprunt sur le long terme de 40-50 ans
 - Un financement par la concession
 - Un financement par des fonds souverains
 - Des financements européens par le plan Juncker
-
- Une participation de l'utilisateur en majorant le prix du billet
 - Un financement analogue au Grand Paris
 - Des outils fiscaux :
 - plus-values foncières engendrées par le projet,
 - taxes sur les bureaux
 - taxe sur les produits énergétiques intérieurs

Le reste du financement étant assuré par l'Etat et les collectivités territoriales

LE PROBLÈME MAJEUR : La participation de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, au financement

La règle d'or :

« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette », selon certains principes notamment « les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. » Ce ratio ne peut excéder 18. Il serait de 23 fin 2016.

Après le contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau jugé "irréaliste" par l'Arafer, cette règle d'or ne devrait pas plus permettre au gestionnaire d'infrastructure de retrouver une trajectoire financière soutenable.

Dans le cadre du recours en Conseil d'Etat, le CADE a demandé à Gilles Savary de « l'éclairer » sur le fait que

« SNCF Réseau n'ait pas saisi l'autorité de régulation ferroviaire (ARAFER) pour un « avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau » comme l'exige le 2° de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports. » (Extrait du mail du CADE)

Gilles Savary

Député européen de 1999 à 2009.

Député PS de la 9^{ème} circonscription de la Gironde de 2012 à 2017.

Membre du Conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

Depuis 2009 vit d'une activité indépendante de Conseiller transport au plan national et européen.

Négocie les conditions de financement et les retombées de la L.G.V. Tours-Bordeaux pour le Conseil Général de la Gironde.

Suit et négocie la mise aux normes d'une ligne ferroviaire de 4 200 km entre sept Etats membres pour le compte de la Commission Européenne.

A présidé les Assises Ferroviaires Nationales à la demande de Madame la Ministre de l'Ecologie, des Transports et du logement (septembre-décembre 2011).

En 2014, rapporteur à l'Assemblée Nationale de la loi sur la réforme ferroviaire

Interpellation de Gilles Savary (05/07/2017)

Monsieur,

Connaissant votre intérêt pour le transport ferroviaire, je m'étais permis il y a trois ans de vous solliciter pour préfacier un de mes ouvrages sur la LGV. Désireux de conserver votre indépendance vous aviez décliné ma demande.

Aujourd'hui, dans le dossier de projet de lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, le CADE s'étonne que SNCF Réseau n'ait pas saisi l'autorité de régulation ferroviaire (ARAFER) pour un « avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau » comme l'exige le 2° de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports.

Comme vous le savez, cet article prévoit que « *Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette* », selon certains principes notamment « *les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.* » Ce ratio ne peut excéder 18 comme vous le rappeliez récemment.

Enfin, le niveau de plafond prévu au dernier alinéa de l'article L. 2111-10-1 du Code ferroviaire précité est fixé à 200 millions d'euros par l'article 31 décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Nous restons dans l'interrogation devant ces dispositions, SNCF Réseau devait-elle s'y soumettre ou pouvait-elle s'y soustraire ?

Nous nous adressons à vous connaissant vos compétences en matière ferroviaire. Rapporteur de la réforme ferroviaire et membre de l'ARAFER, vous êtes nous semble-t-il la personne la plus avertie pour nous indiquer l'avis officiel de l'ARAFER sur ce sujet.

Dans l'attente de votre réponse et en vous en remerciant par avance, veuillez agréer, Monsieur, nos respectueuses salutations.

Pierre Recarte, (Vice-président du CADE)

Réponse par mail de Gilles Savary (06/07/2017)

« Un projet comme la LGV GPSO doit en effet se soumettre à la " règle d'or " de financement que j'ai laborieusement imposée au Gouvernement, mais dont le décret d'application est très ouvert en réalité !

Du coup la technocratie et les politiques s'ingénient à trouver des solutions de contournement puisque son application interdit SNCF Réseau de s'engager financièrement sur GPSO en l'état de sa dette !

Il y a donc plusieurs solutions à l'étude : une large reprise de la dette par l'Etat (revendication des syndicats de cheminots et de la direction SNCF) qui débloquerait la contrainte du ratio.

Et par ailleurs les Régions concernées ont missionné Jean Louis Chauzy, pdt du CESER Occitanie pour trouver une solution de financement qui va consister probablement à une supercherie inspirée de Perpignan Figueras ! Il s'agit de constituer une "Société de projet "publique privée", dont un pool bancaire privé assure l'essentiel du risque financier avec les entreprises de BTP intéressées par le chantier !

SNCF Réseau n'investit que des parts sociales dans la société de projet mais est exonérée de tout risque de financement de l'infra. Son seul job, c'est de surestimer les trafics pour attirer les banques !

S'il y a faillite, comme Perpignan Figueras, alors elle impacte exclusivement les investisseurs privés, l'ouvrage est versé au patrimoine publique et SNCF Réseau n'en subit que les pertes d'exploitation. Voilà la machine infernale qui chemine dans les têtes pensantes des 2 Régions et de l'Etat.

Ai-je répondu à vos questionnements ?

Bien à vous »

Gilles Savary