

LES PISTES DU FINANCEMENT DU GPSO

Au fil du temps ...

OCTOBRE 2013



Pour F. Cuvillier, ministre des transports :

« Mobiliser l'AFIFT (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) abondée par le fruit de l'écotaxe »

Pour Alain Rousset :

« le recours à la Caisse des Dépôts avec des taux ultra bonifiés, la BEI, les subventions de l'Europe » et « parier sur une participation des usagers en ajoutant 3,4,5 € supplémentaires au prix du billet de train »



Source : Aqvi 24/10/2013

JUIN 2016



Pour Alain Vidalies, ministre des transports :

« 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. »

Source : Interview Sud-Ouest 05/06/2016

JUILLET 2016



Pour Carole Delga, présidente d'Occitanie :

A 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.

Pour Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse :

Un financement par « des mécanismes innovants tels que les emprunts de long terme ou le recours aux financements européens par le biais du plan Juncker ».



MARS 2017



Pour Jean-Louis Chauzy, président du CESER d'Occitanie :

D'ici la fin du mois de mars, l'association EuroSud 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

SEPTEMBRE 2017



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 :

- « **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** »
- solliciter le tissu économique (contrepartie du développement que générera la LGV) en mobilisant « **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 »

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. »



GILLES SAVARY



Député européen (1999-2009)

Député de la Gironde (2012-2017)

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

Depuis 2009 Conseiller transport au plan national et européen.

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

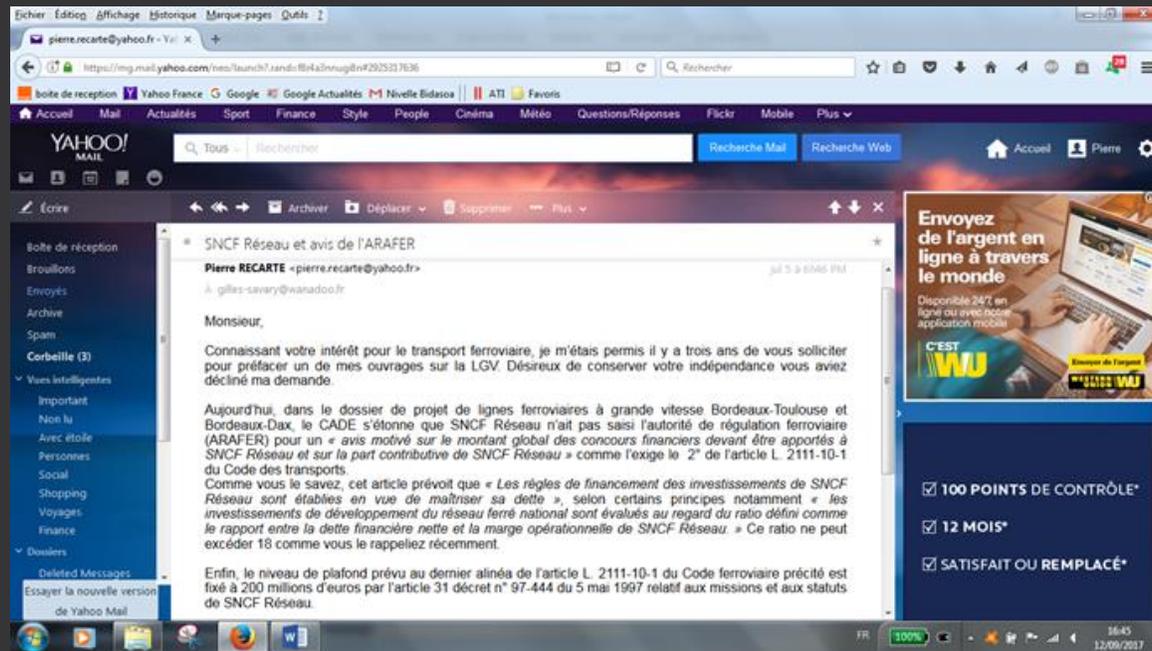
Suit et négocie la mise aux normes d'une ligne ferroviaire de 4 200 km entre 7 Etats membres pour la Commission Européenne.

Préside en 2011 les Assises Ferroviaires Nationales

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

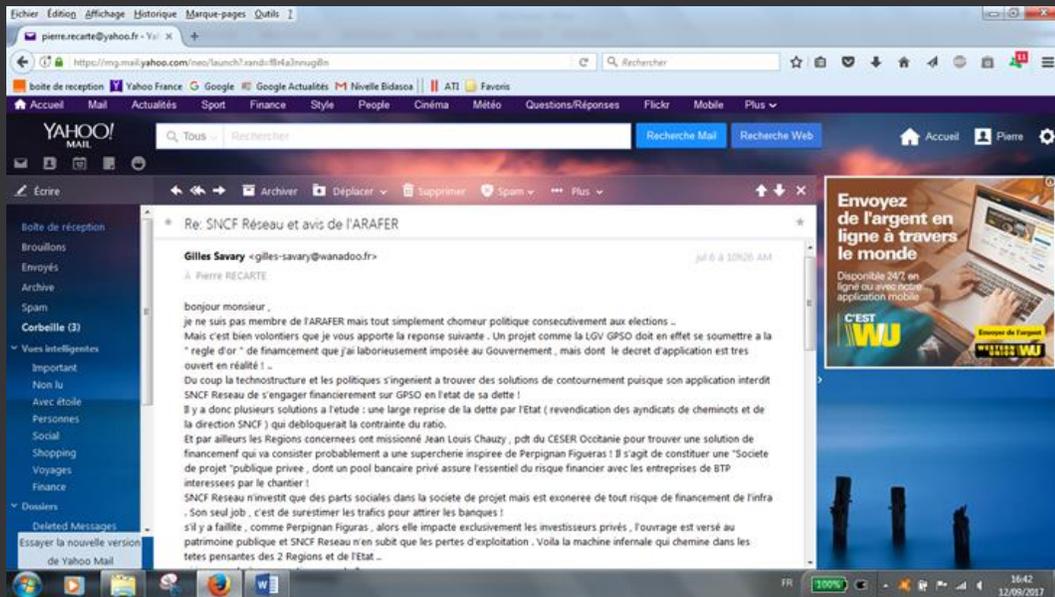
Interpellation de Gilles Savary (05/07/2017)

...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) 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 rappelez récemment...

Réponse de Gilles Savary (06/07/2017)



« Un projet comme la LGV GPO 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 technostructure et les politiques s'ingénient à trouver des solutions de contournement puisque son application interdit SNCF Réseau de s'engager financièrement sur GPO 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 débloquent 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 public 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.**