



jeudi 13 mars 2003

Communiqué :

## **Financement du Lyon – Turin :**

### **Non ! Le partenariat public privé n'est pas « mort sous la Manche » !**

Au lendemain du rendu de l'audit gouvernemental sur les infrastructures de transport, la question du financement de la transalpine Lyon – Turin est sur toutes les lèvres.

Si l'audit ne fait pas de constat, ni de proposition précise sur le montage juridique permettant la réalisation du programme Lyon / Turin – alors que cet élément est le socle de tous les mécanismes financiers – il ne prend pas non plus en compte des propositions innovantes de financement qui ont pu être présentées depuis plusieurs années déjà.

Le Comité pour la Transalpine réaffirme avec force l'une des clés de la réussite du projet Lyon – Turin : une solution innovante de financement doit être mise en place, en s'appuyant sur un partenariat public – privé qui garantisse le soutien financier communautaire de 20 % dans le cadre du nouveau Réseau Transeuropéen.

A l'initiative du Comité pour la Transalpine et de son homologue italien le Comitato Transpadana, de grands établissements bancaires français et italiens ainsi que la BEI ont montré, il y a déjà près de 3 ans lors d'un colloque sous la Présidence de MM. Raymond Barre et Sergio Pininfarina, la pertinence d'un financement mixte sur la section internationale concédable : une part significative des investissements peut faire l'objet d'un apport privé.

Le Comité ne peut accepter ainsi que les rédacteurs de l'audit gouvernemental considèrent que, pour les projets relevant d'un fort intérêt européen, « si le cofinancement communautaire existe bien, il reste faible en regard du coût souvent très élevé des projets ». Le taux de 20 % de cofinancement comme le propose la Commission européenne est loin d'être faible, notamment comparé à celui de l'Etat français dans le cadre d'un P.P.P. performant.

Par ailleurs, la comparaison entre le projet Lyon – Turin et la réalisation du Tunnel sous la Manche a, à plusieurs reprises ces dernières semaines, été utilisée pour traiter de la problématique spécifique du financement des grandes infrastructures. Sur ce point, le Comité présente ci-après quelques éléments d'explication sur la réalité du montage juridique et financier du Tunnel sous la Manche, afin de permettre au projet Lyon – Turin de bénéficier d'un vrai retour d'expérience de ce programme.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE :

Le programme du Tunnel sous la Manche est souvent cité en référence pour la préparation du montage juridique et financier de la transalpine Lyon - Turin. Pour ne pas brouiller le débat, il est important d'examiner ce programme de façon approfondie.

Certes, le retentissement médiatique des difficultés financières supportées par la société TML est de nature à imposer d'importantes précautions avant de recourir à nouveau aux techniques de financement privé des équipements collectifs pour un ouvrage de cette nature. Mais les dérives constatées dans cette opération exemplaire résultent non pas de la participation d'investisseurs privés au projet, mais de l'absence de véritables contrepoids aux entreprises de construction durant la phase cruciale de réalisation de l'infrastructure.

Le programme du Tunnel sous la Manche est avant tout un modèle de financement privé et non public-privé.

### Le partage des risques :

Un montage de partenariat public privé entraîne une parfaite connaissance des risques par tous les partenaires, particulièrement sur 2 points :

- Risque construction : le risque est de sous-évaluer des travaux en phase de conception, nécessitant un recours aux réclamations pendant la phase construction. Ce premier obstacle peut être surmonté si certaines garanties contractuelles sont mises en œuvre.  
On ne peut partager une analyse qui découle de la mise en exergue des seules conséquences négatives de l'exemple du tunnel sous la Manche, où le risque de construction serait, quel que soit le montage juridique retenu, assumé par les personnes morales de droit public seules, tandis que seule la phase d'exploitation serait de nature à ouvrir une prise de risques, d'ailleurs limitée, des opérateurs privés.  
Il est à retenir qu'un seul interlocuteur technique doit être désigné dans le cadre du programme Lyon - Turin, pour limiter le risque de contentieux.
- Risque d'exploitation : la situation aujourd'hui est différente de celle de l'époque du Tunnel sous la Manche. Force est de constater que l'exploitation de T.M.L. a été pénalisée par l'existence d'opérateurs ferroviaires en situation de monopole à l'époque (SNCF et Rail Track).  
Aujourd'hui, l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire est une donnée fondamentale : la situation juridique de 1984 – 1987 n'est absolument plus transposable en 2003. Le contexte que nous connaissons aujourd'hui sur le territoire communautaire, avec l'émergence de plusieurs opérateurs ferroviaires, est de nature à favoriser l'exploitant dont les tarifs pourront alors refléter la véritable valeur économique du service rendu aux futurs clients.

### L'appel public à l'épargne :

Cette technique de financement peut être mieux mise en valeur et utilisée à bon escient que dans le cas d'Eurotunnel. En effet, la valeur de l'action Eurotunnel a été soit sur cotée, soit sous cotée, en fonction des aléas de construction. L'absence d'expérience similaire à cette époque a été de nature à déconnecter la valeur boursière de la réalité du projet qui ne peut s'apprécier au jour le jour de l'avancement du chantier.

La technique de l'appel public à l'épargne n'est ni adapté, ni adaptable au Lyon – Turin : plus précisément, cette technique ne doit pas être utilisée dans l'immédiat. Ainsi pour le Lyon – Turin, l'appel public à l'épargne devrait être écarté en phase initiale, au profit d'un financement bancaire raffiné (prêts syndiqués entre plusieurs banques, obligation avec bons de souscription d'actions au profit d'actionnaires éventuels privilégiés et prédéterminés, garantie des actionnaires publics susceptibles de conclure des pactes d'actionnaires afin de renforcer la solidité de l'entreprise). En revanche, une fois l'exploitation engagée et la lisibilité économique du projet clairement apparue, une ouverture boursière du capital social développerait les moyens financiers de l'exploitant.

### Conséquences pour la transalpine Lyon – Turin :

Compte-tenu de ce retour d'expérience, nous ne pouvons en aucune manière considérer que l'exemple d'Eurotunnel soit de nature à écarter ipso facto toute participation performante du secteur privé au financement du projet :

- La situation juridique est différente, que ce soit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ou l'approche juridique du projet lui-même. La transalpine Lyon – Turin est un projet partenarial où la part publique restera majoritaire, mais où la participation du privé peut être performante et significative. A contrario le Tunnel sous la Manche reste une opération de financement exclusivement privé.
- Le bilan du programme Tunnel sous la Manche est un succès technique, mais une catastrophe sur le plan juridique. On constate une frilosité des opérateurs pour une concession de service public. La leçon à retenir pour le Lyon – Turin est que le transfert de risques doit être au cœur des préoccupations.
- L'exemple d'Eurotunnel force bien évidemment à prendre de saines précautions pour établir un partenariat performant : mais un financement mariant des fonds publics et privés doit être établi dans la transparence, en associant le plus en amont possible les partenaires privés selon des règles claires. Alors seulement les conditions du succès de l'opération seront réunies, dans le cadre d'une estimation précise et d'un partage des risques qui nécessiteront alors pour la partie privée une juste rémunération.

## **Pour un PPP innovant, clé de la réussite du Lyon - Turin :**

Le Comité pour la Transalpine vient de rendre publique une expertise juridique et financière qui s'est attachée à explorer des voies innovantes permettant la mise en œuvre d'un partenariat public / privé performant pour la réalisation du Lyon – Turin.

Cette étude et ses conclusions ont permis de mettre en lumière plusieurs idées-forces qui constituent autant de pistes de réflexion permettant de nourrir le débat, brûlant d'actualité, du financement du programme :

- **création d'une SEM européenne** : cette structure unique binationale présente l'avantage de simplifier le processus de décision, d'associer très en amont acteurs publics et groupes privés (établissements bancaires, groupes de TP, ...) et de faciliter les opérations de mise en concurrence à l'échelle communautaire ;
- implication du secteur privé par des techniques originales de **défiscalisation** : pour s'assurer la participation de partenaires privés au capital de la société délégataire, le recours à des techniques originales de défiscalisation permettant d'améliorer la rentabilité des capitaux propres investis paraît indispensable.
- **harmonisation du cadre législatif et réglementaire**, qui constitue à n'en pas douter un impératif fort et l'une de clés de réussite d'un partenariat public / privé tant il est vrai que de réelles disparités subsistent entre les dispositions législatives françaises et italiennes.

### **Pour tous renseignements complémentaires :**

Comité pour la Transalpine : [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com) Tél. 04 72 59 51 57

Comitato Transpadana (Italie) : [coprotra@inrete.it](mailto:coprotra@inrete.it) Tél. 00 39 011 433 15 10

Fedre – Fondation pour le développement des régions d'Europe : [www.fedre.org](http://www.fedre.org) Tel 00 41 22 807 17 12