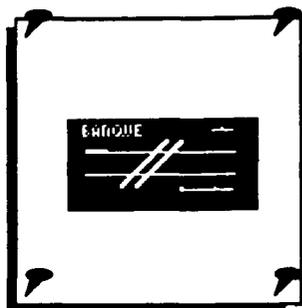


## MODALITES ACTUELLES DE FINANCEMENT DES EQUIPEMENTS PUBLICS DE TRANSPORT

Jean Pierre TAROUX



Dans le contexte du débat sur les équipements publics de transport il convient de rappeler les dispositifs actuels de financement des infrastructures et des matériels de transport. L'étude des nouvelles modalités de financement feront l'objet d'une prochaine Note de synthèse.

### **Les financements sous forme de res- sources définitives**

L'Etat finance directement les équipements (cas des routes nationales ou de la navigation aérienne par exemple) ou indirectement par des subventions d'investissements (cas des infrastructures de transport en commun en Région parisienne, cas des ports maritimes ou de la voirie urbaine).

Dans le passé, une partie des ressources budgétaires de l'Etat provenant de la fiscalité sur le carburant étaient affectées au financement des routes sous la forme de comptes spéciaux du Trésor : le **FSIR** (fonds spécial d'investissement routier de 1952 à 1980) et le **FSGT** (fonds spécial des grands travaux de 1982 à 1988).

Les **dotations en capital** de l'Etat actionnaire des entreprises ou organismes publics (notamment cas de l'aérien) contribuent également au financement des investissements.

Les **Collectivités territoriales** financent également les équipements de transport soit directement pour ceux de leur ressort, soit indirectement sous forme de fonds de concours affectés et gérés par l'Etat, soit sous forme de subvention d'équipement aux organismes sous tutelle. L'Etat participe également indirectement au financement des infrastructures locales par la dotation globale d'équipement.

.Il convient de remarquer que des financements budgétaires peuvent également provenir de la **CEE(FEDER)**.

### **Les financements de l'Etat sous forme de ressour- ces provisoires**

Il s'agit d'abord du système des **avances remboursables du Trésor** qui ont été utilisées pour le financement des sociétés d'autoroutes au début des concessions ainsi que pour le matériel aéronautique. Certaines de ces avances n'ont d'ailleurs pas fait l'objet de remboursement de la part des ces sociétés.

Dans le passé, le fonds de développement économique et social (**FDES**) qui était en fait un compte spécial du Trésor, permettait aux entreprises publiques de bénéficier de prêts à des conditions plus avantageuses que celles du marché pour l'achat du matériel (cas de l'aérien, du chemin de fer et des métros).

### **Les financements propres des entre- prises de transport**

L'**autofinancement** (épargne) devrait constituer pour les entreprises ou la partie des entreprises opérant sur le marché concurrentiel des transports une source importante du financement des investissements. Pour nombre d'entreprises celle ci dépend souvent du niveau des tarifs pratiqués qui sont sous la tutelle de l'Etat (cas des autoroutes et des transports urbains).

Les **cessions d'actifs** constituent également des ressources pour le financement des investissements.

### **Les financements extérieurs aux entreprises de transport**

#### **Les financements sur le marché des capitaux.**

##### **les emprunts directs auprès des banques**

Il s'agit des emprunts bancaires auprès de banques françaises ou étrangères (comme la Banque Européenne d'Investissement pour les autoroutes, via la Caisse nationale des Autoroutes)

##### **Les emprunts sur le marché obligataire.**

Il s'agit soit d'emprunts obligataires sur la marché français (cas de la SNCF, de la RATP, de la caisse nationale des autoroutoutes - CNA -.....), ceux-ci ne sont plus actuellement garantis par l'Etat, soit sur le marché international (en euro-devises ou autres) comme la CNA ou la SNCF (qui utilise notamment en fait la société de droit helvétique Eurofima dont elle est actionnaire à 25%).

##### **Les financements des sociétés de crédit bail:**

Le crédit bail ou leasing introduit en France en 1962, permet à un opérateur de louer pendant une durée déterminée un matériel (ou des locaux, dans la mesure où le statut le permet) acheté pour son compte par un établissement bancaire ou financier. En fin de bail, l'utilisateur peut restituer le matériel au bailleur, souscrire un nouveau bail ou encore acheter le matériel pour un prix convenu dès le départ de l'opération. Cette technique permet donc aux entreprises de financer l'acquisition des matériels les plus récents sans prélèvement sur leur trésorerie ou leurs fonds propres. Elle facilite leur gestion financière car le montant des loyers est passé directement en frais généraux tandis que le crédit-bail est enregistré hors bilan. La formule permet de financer des investissements lourds comme ceux du matériel de transport (aérien, fer ou maritime) grâce à des concours financiers d'une durée plus longue que celle des emprunts classiques. Elle permet également de réaliser des cessions momentanées d'actifs : le **lease-back** consiste en effet pour un utilisateur à céder un bien à une contrepartie bancaire ou financière pour le relouer dans le cadre d'un contrat de crédit-bail.

La formule des **quirats** permet le financement des navires par un dispositif fiscal attractif mais néanmoins limité aux particuliers qui peuvent déduire de leurs impôts 80% des sommes investies avec un plafond de 100KF sur 4 ans pour un couple.

##### **Le financement par les bénéficiaires indirects des transports.**

Pour l'instant seules les entreprises participent au **versement transport**, dont l'excédent des dépenses de fonctionnement peut être utilisé pour le financement des investissements. ■

\*  
\*\*\*\*  
\*\*\*\*  
\*\*\*\*  
\*