

## 5<sup>ème</sup> Conférence Internationale NextStation

Marrakech 23 Octobre 2015

### «Nouvelles approches pour le financement d'investissements ferroviaires sophistiqués»

Henry Marty-Gauquié, Directeur, Représentant du Groupe BEI en France:

#### 1. Quelques mots sur la BEI

La BEI, Institution financière de l'UE est un orientateur et transformateur d'épargne pour le financement d'investissements qui incarnent les objectifs des politiques socio-économiques de l'UE. Elle se finance par l'emprunt sur les marchés de capitaux (70-80 milliards d'€/an) et gère sous mandat des ressources du budget de l'UE pour réaliser des opérations d'ingénierie financière et/ou accorder des financements concessionnels.

Les chemins de fer ont toujours représenté une priorité pour la BEI, à la croisée de 3 de ses objectifs prioritaires: la cohésion économique et sociale (aménagement du territoire et développement urbain durable) ; l'intégration économique du continent et le développement des liens avec les pays partenaires ; la prévention du changement climatique (le rail étant par nature une solution de transport durable). En moyenne, les chemins de fer représentent 12% de nos financements dans l'Union, soit 6 à 7mrd d'€/an. Pour moitié dans le chemin de fer urbain ou périurbain (en France: 29 réseaux de métro ou tramway et 14 TER), et pour moitié dans les grandes lignes: *LGV européennes*, matériel roulant, modernisation des opérateurs historiques d'Europe Centrale, grands ouvrages tels l' *Øresund*.

Ces 5 dernières années, près de 7,7 milliards d'€ ont été consacrés au chemin de fer dans les pays partenaires et candidats à l'Union, dont principalement les pays méditerranéens<sup>1</sup>. Quelques exemples: *métro du Caire*, *RER de Tunis*, *Tramway de Rabat-Salé*, *Ligne des phosphates* en Tunisie. En Turquie, où les financements sont les plus substantiels (3.6 milliards d'€) : *Tunnel sous le Bosphore*, la *LGV Ankara-Istanbul*, *matériel de traction des TCDD*, etc.

Le besoin d'investissement en systèmes de transports dans l'UE est estimé par la Commission à quelques 700 milliards d'€ d'ici à 2030, tandis que le même secteur devrait mobiliser au Sud de la Méditerranée (hors Turquie) environ 75 milliards d'€ sur la même période.

Dès lors l'enjeu, pour les promoteurs de ces investissements et pour leur financeurs, est d'établir les éléments de crédibilité et de confiance qui rendent ces investissements attractifs pour le capital privé. Ce qui m'amène à considérer qu'il y a deux catégories de défis à relever: celui de la gouvernance, et celui de la confiance financière.

#### 2. Le défi de la gouvernance

Il n'y a pas d'infrastructure durable si la décision de réalisation n'est pas précédée par une vision du secteur, du service à rendre à la population concernée et des acteurs socio-économiques que la puissance publique entend associer et fédérer autour du projet concerné.

L'exemple du TGV illustre parfaitement cette constatation qu'il s'agisse du TGV Madrid-Séville, du TGV Sud-Est en France ou du TGV Marocain, les projets sont d'abord conçus comme facteur d'identification nationale, de projection dans le futur et de valorisation individuelle à travers un service hors normes. Par contraste, l'absence de décision sur un projet de TGV sur l'un des 4 corridors envisageables en Amérique du Nord reflète tout simplement qu'un projet ferroviaire n'est pas, dans sa nature, mobilisateur pour la société américaine.

<sup>1</sup> 9 pays partenaires méditerranéens, pays candidats des Balkans et Turquie

Trois niveaux de gouvernance: Au plan national, la gouvernance politique doit animer la vision et enclencher la convergence sociétale; au plan technique, la gouvernance doit assurer la traduction de la vision en projet; au plan local, la gouvernance du projet doit veiller aux équilibres divergents entre les parties prenantes qu'il s'agisse des constructeurs, des exploitants, des populations concernées, des périphériques du projet: développement ou revitalisation urbaine, équilibre territorial, etc.

D'où l'évaluation d'un projet d'infrastructure par la BEI selon l'approche dite «intégrée» qui peut se traduire en 3 remarques:

- Le projet doit être apprécié dans **son réseau**, et le réseau dans **son économie**. Dans une économie intégrée (comme l'UE ou, potentiellement la région méditerranéenne), il n'est jamais inutile d'investir dans une gouvernance régionale capable de porter des concepts comme les RTE en Europe, ou les «autoroutes de la mer et de la terre» pour l'UpM.
- Le projet doit être cohérent avec la **politique économique** générale du pays, ce qui amène à intégrer, dans l'évaluation du projet, les «externalités positives» non financières telles que les retombées sociales, environnementales, énergétiques du projet pour son environnement. Ce qui, dans le cas d'un projet ferroviaire intégré dans une démarche plus vaste (revitalisation urbaine, projet de Tanger, par exemple) suppose une gouvernance et **autorité intégratrice** gérant la complexité globale du projet.
- Enfin, si le projet est réalisé en concession à partage de risques ou en contrat de partenariat (PPP), il conviendra de doter le projet global d'une gouvernance spécifique à ce partenariat qui permette à la puissance publique concédante ou adjudicataire d'exercer son contrôle et de faire perdurer, sur le long terme, l'équilibre du contrat entre les parties.

Ce détour m'apparaît essentiel. En effet, le politique tient toujours le financier; la qualité de la gouvernance accroîtra toujours la crédibilité de l'investissement, donc facilitera son financement.

### **3. Le défi du financement**

Dans l'économie mondialisée, les crises sont principalement dues à la surabondance de liquidités et à leur répartition très inégale : entre les pays d'une part, entre les différentes couches de la société au sein de chaque pays d'autre part.

Dès lors, pour le banquier public qu'est la BEI (ou ses équivalents au niveau national, la CDG du Maroc, par ex.), la question n'est pas d'apporter un financement public qui viendrait se substituer à la mobilisation de l'épargne privée, mais bien de calibrer les formes de notre intervention pour **catalyser l'épargnant privé vers l'économie réelle et l'investissement de long terme**.

Les besoins d'investissements en infrastructures de transport sont considérables, mais à relativiser si on les compare avec les disponibilités en épargne :

- 1800 trilliards de \$ est le montant de la liquidité mondiale, dont 8 à 10% sont placés en épargne;
- 16 trilliards d'€ est le montant de l'épargne sous gestion dans l'Europe des 28;
- 15 à 19 milliards de \$ est le montant des capitaux quittant annuellement les rives Sud et Est de la Méditerranée et du Golfe pour s'investir en Europe (parfois avec des taux d'intérêt négatifs!).

Lorsque la BEI lève annuellement 70-80 milliards d'€ sur les marchés (à 40% hors zone euro), elle offre à l'épargnant mondial un véhicule d'investissement sur le long terme, ciblé sur l'économie réelle en Europe et dans les pays partenaires de l'Union.

Mais il faut aller plus loin : sur des investissements solvables, l'argent public doit être utilisée à la mise en place d'instruments de garantie ou de partage de risque afin de catalyser la volonté de l'investisseur privé. En d'autres termes, il faut promouvoir le passage d'une culture de la subvention à celle du financement de l'économie.

Ainsi donc, les nouvelles formes d'intervention de la BEI en faveur de grands projets d'infrastructures sont destinées à **créer de la confiance en faveur du projet**, que ce soit par la labellisation (de notre évaluation

technique, économique, environnementale et financière) ou par le financement en prêts, en fonds propres, en garanties ou en rehaussement de crédit.

Pour conclure, je rappellerais les conditions du succès de «l'écosystème du financement» des infrastructures:

- i. Une bonne gouvernance et une appropriation solide du projet par ses utilisateurs et son environnement;
- ii. Un opérateur financier public qui donne de la crédibilité au projet et porte l'ingénierie financière;
- iii. Une autorité budgétaire qui comprend l'utilité de l'ingénierie financière adossée à un montant limité de ressources publiques et qui s'engage sur le long terme;
- iv. Un système financier privé puissant et sophistiqué, capable de soutenir de grands projets en transformant l'épargne et en articulant ses interventions sur celles du secteur public de référence.

Je vous remercie de votre attention.