



Des AOT incitées à se rapprocher des investisseurs privés

Des AOT sans autonomie

Les enjeux de 2017

- En 2017, les AOT seront placées dans une **logique « disruptive » nécessitant de nouveaux besoins de financement** :
 - Pour les communes et leurs groupements :
 - Réforme territoriale > extension du territoire des agglomérations
 - Transition énergétique > renouvellement du parc de matériel roulant
 - Digitalisation > nouveaux services numériques
 - Pour les régions :
 - Réforme territoriale > conséquences du transfert de la compétence « transport » nécessitant l'harmonisation des services et la mutualisation des outils numériques (cartes, SIM, ...)
 - Libéralisation du transport par autocar > rénovation des gares routières
- Mais en l'absence de rupture sur les usages en matière de transport, **les AOT doivent toujours porter le financement des investissements pour leurs infrastructures de transport public.**

Des AOT sans autonomie

Des AOT loin de la stratégie d'investissement de l'UE

- Mise en œuvre du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe - MIE** (règlement UE n° 1316/2013 du 11 décembre 2013) pour le soutien des grands projets européens
- Juin 2016 : **195 projets « transports » lauréats** , financés avec **6,7 Md€**
 - Rénovation du tronçon ferroviaire Brasov – Sighisoara (Roumanie), liaison ferroviaire Aveiro – Vilar Formoso (Portugal), développement de la ligne ferroviaire à écartement standard du corridor Rail baltica, programme de déploiement de SESAR, modernisation de la ligne de chemin de fer Zabrze – Katowice (Pologne) ...
 - **Projets lauréats en France pour un montant de 141 M€** :
 - Nœuds urbains (Lyon, Marseille & Nice, éco-port des 2 Rives de Seine, aéroport Paris – CDG, Toulouse Aérospace Express)
 - Système européen de gestion du trafic ERTMS (trains régionaux France <> Luxembourg)
 - Systèmes de transport intelligents (ITS)
- Financement non destiné aux projets locaux portés par les AOT

Des AOT sans autonomie

Le Versement Transport toujours en péril

- Depuis le 1^{er} janvier 2016, il résulte des mesures adoptées en faveur des l'emploi des TPE et PME un **relèvement des seuils du champ d'application du VT** :
 - **Perte de recettes évaluées, en 2015, à 500M€**, selon GART et AdCF
- Article 15-VI de la **loi de finances n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016** prévoyant une **mesure de compensation** :
 - Au bénéfice des AOM, du STIF de la Métropole de Lyon (SYTRAL)
 - $\text{Montant de la compensation} = (\text{VT recouvré}) - (\text{VT qui aurait été perçu en 2016 sans modification des dispositions légales})$
 - Périodicité de versement trimestriel pour l'année 2016
 - **Montant estimatif de la compensation : 106 M€ pour 2016**

Quelles mesures
de compensation
pour 2017 et les
exercices suivants
?

Des AOT sans autonomie

Des nouvelles ressources bien incertaines

- **Des recettes issues de la dépenalisation du stationnement ?**
 - Nouvelles recettes dont le montant a été estimé, en 2013, à 195,5 M€
 - Report de la réforme au 1^{er} janvier 2018
 - Mécanisme de **compensation de la perte de recettes pour l'Etat** défini par la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 :
 - **Prélèvement d'une partie des 170M€ des recettes issues du contrôle-sanction automatisé** reversées aux collectivités territoriales depuis 2006
- **Des recettes à percevoir au titre des redevances de réutilisation des données ?**
 - Réutilisation des informations publiques :
 - Dérogation au principe de gratuité issu de l'**ordonnance n° 2016-307 du 17 mars 2016**. Son produit ne peut pas dépasser le montant total des coûts liés à la collecte, la production, la mise à disposition du public ou la diffusion de l'information publique. Simple couverture des charges de la personne publique
 - Réutilisation des données des services réguliers de transport et de mobilité :
 - Principe de réutilisation libre, immédiate et gratuite (**article 4 de la loi Macron**)

Sommaire

1. Développer une vision stratégique et de définir les priorités en matière d'investissements
2. Créer un environnement juridique favorable à l'investissement
3. Mettre sur le marché des projets biens structurés

1

**Développer une vision
stratégique et définir les
priorités**

Le financement de l'innovation

Un partenaire de référence : l'ADEME

- Programme d'investissement d'avenir d'aide au financement des **projets de recherche et développement dans le domaine des transports guidés** (ferroviaire et par câble)
- Les projets éligibles :
 - systèmes et matériels de transports guidés à l'usage des personnes et des marchandises, en milieux urbains et interurbains, courtes et longues distances
 - systèmes de signalisation de contrôle commande et interface facilitant l'intermodalité, nouveaux services TIC
 - Projets d'un montant > à 3 M€ pour les grandes entreprises, 1 M€ pour les moyennes entreprises, 500 K€ pour les petites entreprises
- Les bénéficiaires : entreprises et consortiums conduisant des activités de R&D
- Taux maximum de l'aide : **35 % à 55 % du coût du projet** (selon taille de l'entreprise)
- Ouverture de l'appel à projet : **du 26 juillet 2016 au 31 mars 2017**

La vocation de l'AFITF

Une efficacité contreversée

- Suite à l'abandon de l'écotaxe (recette prévisionnelle de 1,2 Md€), création d'une recette spécifique pour le financement des infrastructures de transport par l'**augmentation du montant de la TICPE** depuis le 1^{er} janvier 2015
 - Budget AFITF 2015 : inscription la recette pour un montant de 1 139M€
 - Budget AFITF 2016 : inscription la recette pour un montant de 715 M€ (37 % des recettes de l'AFITF)

Recettes en
retrait entre
2015 et 2016
(-18%)

Pas de hausse
de la TICPE
annoncée
pour 2017

- **Le 10 juin 2016, observations de la Cour des Comptes** sur la gestion de l'AFITF :
 - non-atteinte de l'objectif du pilotage pluriannuel des investissements de transport
 - déconnexion entre les engagements pris et les moyens réels de l'AFITF
 - absence de stratégie de financement soutenable. A horizon 2019, insuffisance cumulée de financement :
 - - 0,6 Md€ sur les engagements déjà pris
 - - 1,6 Md€ avec les engagements nouveaux
 - - 4,7 Md€ avec les grands projets Lyon-Turin et Canal Seine-Nord

Le financement du CDG Express

Le projet en bref

Tracé :

32 kms de voies entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris – CDG (T2)
dont 8 kms de voies nouvelles

Durée du trajet : **20 minutes**

Report modal Route > Fer :
de 37 à **56 %**

Estimation de trafic :

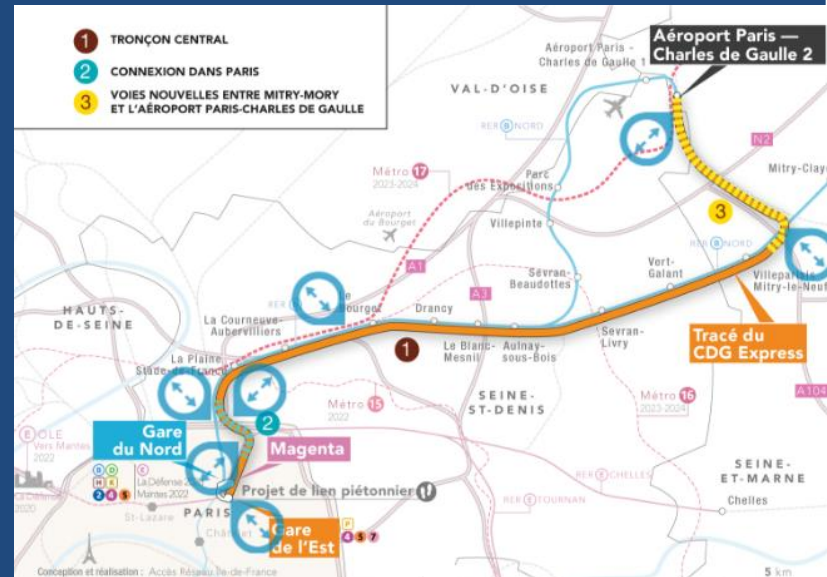
6 à 7 M de voyageurs / an
(+ de 9 M en 2050)

Calendrier :

enquête publique mi-2016
début des travaux en 2018
mise en service en 2023

Coût estimé :

1 410 M€ pour l'infrastructure
158 M€ pour le matériel roulant
125 M€ pour l'atelier de maintenance/dépôt
1,3 M€ pour les équipements en gare



Le financement du CDG Express

Un financement « sur mesure »

- Ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris - Charles de Gaulle
- L'Etat - par dérogation à la compétence du STIF - attribue directement à une société dédiée une **concession de travaux** ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation, ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire CDG Express :
 - Schéma concessif permettant une recherche de financement auprès d'un investisseur
 - Accompagnement du projet par la **création d'une taxe dédiée** :
 - A inscrire dans le collectif budgétaire pour une application dès 2017
 - Prélèvement auprès des passagers aériens de l'aéroport Paris – CDG, hors ceux en correspondance
 - Montant évoqué : **environ 1€ par billet d'avion** pour une recette estimée à 20 M€ (selon Air-France & FNAM)
 - La taxe serait compensée par la suppression ou la réduction d'un impôt ou d'une taxe d'un montant équivalent.

2

Créer un environnement juridique favorable à l'investissement

Du PPP au marché de partenariat

Bilan mitigé d'une décennie de PPP

- Le **contrat de partenariat** (PPP) devait permettre aux personnes publiques de recourir à un contrat global pour le financement de leurs investissements :
 - Objet du PPP : construction + entretien-maintenance + exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement
 - Principe de financement privé :
 - Fonds propres de la société projet constituées pour l'exécution du PPP
 - Dette levée auprès d'établissements bancaires ou par des prêteurs obligataires
- Quel bilan pour le financement des **transports publics locaux** ?

	Investissements financés
TCSP de la Martinique (hors exploitation)	98,6 M€
Acquisition par l'agglomération de Dijon de 102 bus hybrides	88 M€
Equipements électriques et systèmes de commande des 2 futures lignes de tramway de l'agglomération de Dijon	52 M€
Systèmes d'Information Multimodaux (Alsace, SMTCO,CG38)	1 < >10 M€

Du PPP au marché de partenariat

Objectif de relance du financement privé des projets

- A partir de la crise financière de 2008, le PPP a perdu de son attrait :
 - Avec la **baisse des taux d'intérêt de la dette publique**, les conditions de financement du secteur privé sont dorénavant moins favorables que celle du secteur public.
- En 2015-2016, **réforme de la commande publique** :
 - **Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics** et son décret d'application n° 2016-360 du 25 mars 2016 :

Création du **marché de partenariat**
qui succède au PPP et autres contrats globaux

Du PPP au marché de partenariat

Quels changements ? (1/2)

- **Elargissement de l'objet du contrat pour une meilleure adaptation aux besoins de l'acheteur public :**
 - Possibilité de confier au cocontractant la gestion d'une **mission de service public**
- **Simplification de la passation du contrat :**
 - Simplification des conditions de recours par la suppression des conditions d'urgence et de complexité
 - **Création d'une condition de seuil :**
 - Opérations > à 2 M€ pour biens immatériels, systèmes d'informations ou équipements
 - **Opérations > à 5M€ pour les ouvrages d'infrastructures de réseau**
- **Renforcement de l'implication de l'acheteur public :**
 - Possible **prise de participation minoritaire** au capital de la société-projet
 - Création d'une part de financement public
 - Intervention de la personne publique dans la gouvernance de la société-projet
 - Au cours de l'exécution du contrat, **obligation de contrôle par l'acheteur public** du suivi de l'exécution du contrat :
 - Élaboration d'un compte-rendu en cours et à la fin de chacune des phases : construction / exploitation / fin du marché.

Du PPP au marché de partenariat

Quels changements ? (2/2)

- **Vérification préalable du caractère « bankable » du projet :**
 - Etude préalable avec application du **critère du bilan favorable** (par rapport aux autres montages contractuels) :
 - **Transmission obligatoire à FinInfra** (ex-MaPPP) **pour avis**
 - **Etude de soutenabilité budgétaire** du projet :
 - Coût prévisionnel, part de ce coût dans la capacité d'autofinancement de l'acheteur public, impact sur des dépenses obligatoires, conséquences sur son endettement et ses engagements hors bilan
 - **Avis obligatoire du ministre chargé du budget**
 - A l'issue de la procédure de mise en concurrence, pour la **signature du marché** :
 - Avant sa présentation à l'assemblée délibérante, le projet de marché peut être adressé pour avis à FinInfra

La recherche de nouveaux investisseurs

Le soutien au financement de l'économie réelle (1/2)

- Le règlement UE 2015/760 du 29 avril 2015 autorisant la création de fonds européens d'investissement à long terme (FEILT) est entré en application le 9 décembre 2015
- Avec l'obtention auprès de l'AMF d'un agrément ELTIF, le fonds permet d'orienter l'épargne vers des investissements européens à long terme :
 - Clientèle cible : investisseurs professionnel ou investisseurs de détail
 - Le fonds investit au moins 70% de son capital auprès de :
 - Sociétés non cotées ou de PME cotées
 - **Projets d'infrastructure :**
 - Actifs éligibles à l'investissement incluant les actifs physiques et biens immobiliers, par exemple : « *les bâtiments publics, tels que les écoles, les hôpitaux ou les prisons, les infrastructures sociales telles que les logements sociaux, les infrastructures de transport telles que les routes, les systèmes de transports publics ou les aéroports, les infrastructures énergétiques telles que les réseaux électriques, les projets d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique, les centrales électriques ou les pipelines, les infrastructures de gestion des eaux telles que les systèmes d'approvisionnement en eau, les réseaux d'égouts ou les systèmes d'irrigation, les infrastructures de communication telles que les réseaux ainsi que les infrastructures de gestion des déchets telles que les systèmes de recyclage ou de collecte* » (considérant 19 du règlement UE 2015/760)

La recherche de nouveaux investisseurs

Le soutien au financement de l'économie réelle (2/2)

- **La loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015 (article 27)** crée une exception au « monopole bancaire » consacré par le Code monétaire et financier en permettant à certains FIA (FPS et FCPI) disposant de l'agrément ELTIF le droit de consentir des prêts directement aux entreprises éligibles :
 - Un coût du crédit différenciant ?
 - Une alternative dans un contexte d'indisponibilité de la ressource

1^{er} FEILT crée en
France en avril 2016 :
Méridiam Europe III

Résultat de la levée
de fonds : 2,2 Md€

L'Agence France Locale

Une initiative des collectivités territoriales

- Avec le statut de LGFA (local government funding agency), l'Agence France Locale est un **établissement de crédit** qui lève des financements sur le marché obligataire et les redistribue à ses membres sous forme de prêt bancaire pour le financement de leurs investissements :
 - Création autorisée par la **loi n° 2013-672 du 26 juillet 2013 de séparation et de régulation des activités bancaires**
 - Agrément de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution le 12 janvier 2015
 - Emission obligataire inaugurale de 750 M€
 - Démarrage de l'activité de crédit depuis avril 2015
- Adhésion ouverte aux communes, départements, régions, EPCI à fiscalité propre et établissements publics locaux :
 - Sous réserve d'une solvabilité avérée (notation préalable) et d'un apport en capital
 - en vue d'une **mutualisation de l'emprunt** et de l'**obtention de taux de financement attractifs**

147 membres au 1^{er} mai 2016
508 M€ prêtés en 2015
104 prêts attribués au 1^{er} mai 2016

L'appel à la communauté

Inadaptation du crowdfunding aux projets d'infrastructures de transport public

- **Encadrement juridique** du financement participatif (**ordonnance n° 2014-559 du 30 mai 2014** et **décret n° 2014-1053 du 16 septembre 2014**) :
 - Création des statuts de **conseil en investissements participatifs** et d'**intermédiaire en financement participatif**
 - Permet l'investissement sous forme de dons, de prêts à titre gratuit ou rémunérés, d'investissements en fonds propres
- **Dynamique forte** : 152 M€ de fonds collectés en 2014, 296,8M€ fonds collectés en 2015
- Quelle utilisation possible par les AOT ?
 - Autorisation de confier à un organisme public ou privé l'encaissement des recettes relatives aux revenus tirés d'un projet de financement participatif au profit d'un **service public culturel, éducatif, social ou solidaire** ;
 - Contrainte issue des règles de comptabilité publique et du **principe d'universalité budgétaire** et de son corollaire de non-affectation de recettes et des dépenses
 - Application des **règles de la commande publique** pour la désignation du gestionnaire de la plateforme de financement participatif

3

**Mettre sur le marché des
projets bien structurés**

Rénovation de la gouvernance des CT

Nouvelles obligations d'information et de transparence

- Les **délégations accordées à l'exécutif en matière de réalisation d'emprunt destinés au financement des investissements**, aux opérations utiles à la gestion des emprunts (opérations de couvertures des risques de taux et de change) **prennent fin dès l'ouverture de la campagne électorale** pour le renouvellement de l'assemblée délibérante (**article 92 de la loi MAPTAM**)
- Obligation de constituer une **provision pour risques liés à la souscription de produits financiers** (**article 94 de la loi MAPTAM**)
- Le **débat d'orientation budgétaire** préalable à l'adoption du budget doit porter sur **l'évolution et les caractéristiques de l'endettement** (**article 106 de la loi NOTRe**)
- Opérations exceptionnelles d'investissements : présentation préalable à l'assemblée délibérante d'une **étude relative à l'impact pluriannuel de l'opération sur les dépenses de fonctionnement** (**article 107 de la loi NOTRe et décret n° 2016-892 du 30 juin 2016**) :
 - Obligatoire pour tout projet dont le montant prévisionnel total des dépenses est > aux seuils suivants (en % des recettes réelles de fonctionnement)
 - 50 % pour les communes et EPCI de 50.000 à 400.000 hab. **ou** 50 M€
 - 25 % pour les communes + 400.000 hab. **ou** 100 M€
 - 25 % pour les départements **ou** 100 M€
 - 25 % pour les régions, Guyane, Martinique, collectivités à statut particulier **ou** 200 M€

FinInfra

Nouvel organisme expert de la structuration juridique et financière des projets

- Création par **décret n° 2016-522 du 27 avril 2016** et disparition de la MaPPP
- Objectifs : **Favoriser le financement des projets pour faciliter leur « sortie » et contribuer à optimiser la valeur et le coût global des opérations d'investissement pour les personnes publiques**
- Missions d'expertise :
 - Expertise spécifique en matière de technique de financement, d'ingénierie de la modélisation financière des projets et de connaissance du marché, national et européen, du financement
 - Expertise portant sur l'identification et la répartition des risques des projets
 - Expertise des risques juridiques, financiers et budgétaires
- Mission d'évaluation des projets :
 - Avis obligatoire sur l'étude d'évaluation du projet ,élaborée par les acheteurs publics
 - Avis sur tout projet d'investissement civil dans les infrastructures financé par l'Etat et /ou ses établissements publics sur saisine du CGI
- Mission de conseil auprès des acheteurs publics dans le cadre de l'exécution des contrats (pré-contentieux et contentieux, renégociation)

Veille &
cartographie

Bench
marck

Bonnes
pratiques

Des AOT invitées à se rapprocher des investisseurs privés

Merci de votre attention

