



RAPPORT

**ENSEIGNEMENTS
DES EXPERIENCES FRANÇAISES ET ETRANGERES
POUR LE FINANCEMENT DE LA LIAISON LYON -TURIN**

Eddy Bloy -Université Lumière Lyon 2
Dominique Schwartz -Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Février 2000

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
I - SYNTHESE	5
II - MONOGRAPHIES	
CHAPITRE I -	
Note sur trois monographies.....	17
Grande – Bretagne	19
Allemagne.....	35
TGV-EST.....	46
CHAPITRE II -	
Note sur les quatre monographies.....	63
Suisse.....	65
Italie	77
Belgique	82
Espagne.....	91
III - CONCLUSION GENERALE.....	94

INTRODUCTION

Le GIP Transalpes nous a confié la mission, en septembre 1999, de tirer des enseignements des expériences étrangères et françaises de financement de projets ferroviaires pour le développement de la grande vitesse Lyon – Turin.

Au total nous nous sommes intéressés à six pays et à une expérience française à savoir :

- L'Allemagne
- La Belgique
- L'Espagne
- La Grande-Bretagne
- L'Italie
- La Suisse
- L'expérience du TGV Est

Il s'agissait donc, pour chacun de ces pays d'analyser l'organisation institutionnelle des réseaux, les modes de financement retenus dans le cadre du développement de projets. L'espoir était que ce tour d'Europe, grâce à la multiplicité des expériences qu'il permettait de confronter, fasse naître un ensemble de réflexions pertinentes susceptibles de s'appliquer à la liaison Lyon-Turin. Nous verrons que la diversité des expériences voisines, diversité qui s'apprécie d'un pays à un autre cela va de soi, mais qui se manifeste également à l'intérieur d'un même pays, ne facilite pas la synthèse et ne suscite pas spontanément un ensemble de réflexions cohérent. Toutefois, il nous a paru que ce tour d'horizon mettait en évidence des solutions ponctuelles qui pourraient avantageusement être reprises dans le cadre du projet qui intéresse les rhônalpins.

Afin de faciliter la prise de connaissance de l'essentiel, nous avons pensé qu'il était opportun de commencer par la fin, en présentant d'emblée la synthèse à laquelle nous avons abouti. Pour le reste, on trouvera une partie monographique séparée en deux chapitres correspondant aux deux groupes de pays qui étaient dévolus à chaque consultant. Le premier chapitre qui a été traité par Dominique Schwartz concerne la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'expérience française du TGV Est, le deuxième chapitre traité par Eddy Bloy est consacré à la Suisse, l'Italie, la Belgique et l'Espagne. On ne s'étonnera pas dans ces conditions de trouver au début de chacune de ces parties des remarques de synthèse qui sont propres à chaque groupe de pays étudié.

Bien entendu, une petite conclusion d'ensemble va clore cette étude et à ce titre elle engage les deux consultants simultanément.

SYNTHESE

REFLEXIONS SUR LES EXPERIENCES EUROPEENNES

et

LES ENSEIGNEMENTS A TIRER POUR LYON-TURIN

L'examen des conditions de financement du ferroviaire dans divers pays d'Europe permet d'observer une très grande diversité de situations. Aussi n'est-il pas facile de dégager commodément des constantes propres à orienter une action dans le cadre du projet Lyon-Turin. En effet, les expériences apparaissent multiformes parce que fortement imprégnées par les cultures nationales et l'histoire des réseaux. Cependant, le trait commun à tous, c'est les mutations rapides qui sont engagées depuis quelques années et impliquent une mutation profonde du contexte ferroviaire européen, mutation dont les éléments les plus visibles sont comme nous allons le rappeler une accélération de la politique d'investissement et des infléchissements profonds des organisations.

1-D'IMPORTANTES PERSPECTIVES D'INVESTISSEMENT

Il est frappant de constater que la logique de l'investissement l'emporte largement dans tous les pays comme en témoigne le récapitulatif suivant :

Grande Bretagne

- 42 milliards d'euros d'investissement devraient être dépensés par Railtrack de 2000 à 2010.

- à cela doit s'ajouter :

- 2,6 milliards d'ici à 2003 pour une liaison de Folkstone jusqu'à l'entrée de Londres
- 1,3 milliards d'euros pour la ligne entre Londres et l'Ecosse.
- 9 milliards d'euros pour la ligne Tamise 2000 traversant Londres du Nord au Sud, avec une mise en service prévue en 2002

Bien entendu, il conviendrait d'ajouter à ces programmes les investissements en matériel roulant.

Au total, il s'agit donc d'investir 39,4 milliards d'euros d'ici à 2010, soit une moyenne annuelle de 3,9 milliards d'euros, rien que pour l'infrastructure.

Allemagne

Depuis la réforme des chemins de fer jusqu'en 2003, c'est à dire depuis 1994, l'équivalent de 35,8 milliards d'euros ont été investis, dont 25,1 en infrastructure et 10,7 en matériel roulant.

Suisse

La première étape de rail 2000 devrait coûter 4,7 milliards d'euros d'ici à 2005, auxquels devraient s'ajouter 3,7 milliards de 2005 à 2020.

-Le coût des deux tunnels du Gothard et du Loetschberg est de 6,4 milliards d'euros à l'horizon 2012-2013

-Il faudra ajouter à cela 2,2 milliards de FS pour la lutte contre le bruit et les raccordements aux réseaux grande vitesse européens.

Belgique

Les prévisions d'investissements d'ici à 2010 sont de l'ordre de :

-619 millions d'euros pour les infrastructures traditionnelles

-3,7 milliards d'euros pour les infrastructures TGV, soit en moyenne 370 millions par an

Il en résulte un investissement annuel de l'ordre de 432 millions d'euros.

Espagne

De 1999 à 2003, il est envisagé un programme de 1,83 milliards d'euros.

Italie

Le montant des investissements prévu pour les prochaines années sont :

-2,5 milliards d'euros pour le matériel

-7 milliards d'euros pour les infrastructures.

L'importance de ces investissements met en évidence trois éléments :

- la forte croyance des responsables politiques et économiques en l'avenir du ferroviaire.
- corrélativement, la montée de la concurrence, mais également la multiplication des relations partenariales
- la mise en place de systèmes de financement imaginatifs face aux besoins colossaux que représentent de telles dépenses tels que des financements dédiés, comme nous le verrons par la suite.

2-LES EVOLUTIONS DE L'ORGANISATION

La Grande Bretagne mise à part, les structures qui portent les réseaux européens restent largement dominées par le secteur public. A travers cette logique on trouve néanmoins des évolutions communes à tous les réseaux qui préparent peut-être le terrain de futures vraies privatisations.

2-1- La volonté de réaliser l'équilibre financier

Cette volonté d'obtenir un équilibre financier se manifeste en des termes différents selon les pays.

S'agissant de la Grande-Bretagne on est dans le cadre d'une logique totalement privée, et dans ces conditions la nécessité de l'équilibre financier s'impose d'elle-même. Cependant la situation est sensiblement différente selon qu'il s'agit des sociétés exploitantes, des entreprises de location de matériels ou enfin de Railtrack. En effet, les sociétés exploitantes continuent à percevoir des subventions. Cependant, il est prévu que ces subventions doivent être réduites progressivement pendant la durée du contrat de franchise. Les loueurs de matériels sont rentables, et c'est également le cas de Railtrack. On pourrait donc être tenté de dire que la privatisation est une réussite, puisque les exploitants doivent progressivement aller à l'équilibre et que les autres éléments du système non seulement équilibrent leur compte, mais parviennent à rentabiliser le capital investi par les actionnaires. Cependant, on doit noter que la privatisation s'est faite dans des conditions relativement avantageuses pour les investisseurs qui ont sous-payé les entités porteuses des équipements, ce qui facilite largement l'obtention de résultats satisfaisants.

Les résultats de DB AG sont difficiles à apprécier, puisqu'il s'agit d'une société holding détenant 5 filiales, dont DB Netz qui bénéficie des financements de l'Etat Fédéral. On peut simplement souligner que globalement l'ensemble manifeste des comptes équilibrés.

La Compagnie Suisse CFF est censée rétablir ses comptes cette année. Quant aux réseaux Italien et Espagnol, ils doivent parvenir progressivement à un équilibre pour l'un à l'horizon 2001, et à un apurement progressif pour l'autre à l'horizon 2005.

2-2- La décentralisation de l'exploitation

Cette volonté de décentraliser se manifeste d'abord par la volonté d'autonomiser les entreprises ferroviaires de la tutelle étatique. Dans le cas de la Grande-Bretagne c'est évident puisque la privatisation est totale. Les seules interventions étatiques se manifestent à travers le fonctionnement des organismes de régulation. Dans les autres réseaux, les entreprises ferroviaires relèvent toujours des capitaux publics mais sont dotées d'un statut de droit privé permettant d'éventuelles cessions d'actions aux capitaux privés. Il y a évidemment clairement une convergence entre la volonté de restaurer la rentabilité des réseaux et une organisation visant à doter les exploitants d'un statut de droit privé. En effet, on peut facilement imaginer que de telles évolutions préparent à d'éventuelles participations de capitaux privés, voire à une véritable privatisation à un horizon indéterminé.

L'autre forme de décentralisation est celle qui se manifeste au sein même des entreprises. C'est une tendance absolument universelle qui se traduit par des organisations faisant appel à des divisions érigées en centres de profit au sein des anciens exploitants. Cette forme d'organisation n'est pas seulement l'expression d'une nouvelle forme de gestion, mais elle apparaît également comme un moyen de parvenir à l'équilibre financier, dans la mesure où il est imposé à ces divisions d'équilibrer leurs comptes. Cela étant dit on constate qu'outre cette mise en place d'un nouvel organigramme, les réseaux continuent à filialiser un certain nombre d'activités ou de gestion de services, voire à prendre pied dans certaines activités en rentrant dans des processus de fusions acquisitions.

La filialisation s'établit de plus en plus dans un cadre international et s'intègre dans une perspective partenariale. En effet, on voit des relations partenariales se nouer par delà les frontières et ouvrir des perspectives sur la création d'entreprises autonomes des grands réseaux qui leur ont donné naissance. Ces nouvelles entreprises peuvent également servir de point de départ à une privatisation, ne serait-ce que parce qu'elles facilitent une reconsidération du statut des personnels.

2-3- Une volonté concurrentielle de plus en plus affirmée

Paradoxalement, ces liaisons partenariales n'empêchent nullement un accroissement de la concurrence qui est visible dans certains pays au niveau régional, mais qui peut également être perçue au niveau international. Autrement dit les investissements qui préparent sans doute à une certaine reconquête du trafic par le rail ont incontestablement aiguisé les appétits. Il ne paraît pas absurde de penser que beaucoup de partenariats sont soit offensifs soit défensifs et ne sont nullement des accords visant à restreindre la concurrence, mais plutôt orientés vers des positionnements stratégiques permettant à terme de conserver, voire d'accroître les parts de marché des différents acteurs.

A cet égard, le comportement d'un certain nombre de réseaux est particulièrement significatif. Il est clair que la volonté Suisse de créer des infrastructures lourdes, en particulier pour faciliter le trafic Nord-Sud, ainsi que l'intérêt porté par ce pays aux réseaux TGV des pays voisins s'inscrit délibérément dans le cadre d'une politique qui vise à faire de la Suisse un carrefour ferroviaire européen. C'est une ambition qui anime certainement aussi le réseau

Allemand qui a tenté avec plus ou moins de succès plusieurs alliances, que ce soit avec la Belgique ou les Pays-Bas, dans une perspective à peine masquée d'absorber à terme les réseaux plus petits.

2-4- La généralisation de la séparation infrastructure-exploitation

Même si cette séparation suscite encore des résistances, notamment en Suisse pour laquelle il ne s'agit nullement d'un choix imposé, il est tout à fait clair que la séparation est maintenant acquise, mais avec des modalités différentes. Certains pays ont opté pour la séparation institutionnelle, c'est le cas, outre notre pays, de l'Allemagne et de la Grande Bretagne. Les autres en sont restés pour l'instant à une séparation comptable sans exclure pour autant une possibilité d'évolution vers une séparation institutionnelle. D'ailleurs, même dans le cadre de la séparation comptable, il est clair que le statut de la division infrastructure est quelque peu différent de celui des autres. En effet, par la nature même de son activité elle ne peut exactement fonctionner selon la même logique que les autres divisions. En effet les facturations de la division infrastructure aux divisions d'exploitation des lignes ne peut se faire sur la base de prix interne de cession, dans la mesure où cette division devra également mettre à disposition des sillons à des entreprises concurrentes. On peut donc dire qu'une telle division, est par nature directement en contact avec le marché, ce qui lui confère un statut relativement ambigu. C'est la raison pour laquelle nous pensons, qu'à terme, ces divisions « comptables » devraient évoluer vers des entreprises ou de façon plus générale, des entités autonomes.

2-5- La régionalisation

Là aussi, il s'agit d'un mouvement largement inscrit dans l'ensemble des pays européens. Il conduit à confier aux autorités publiques locales la charge de l'organisation et du financement du transport ferroviaire. On peut dire que cette tendance s'inscrit à la fois dans le processus de décentralisation et de restauration de la rentabilité. En effet, si la régionalisation a certainement pour objectif de rapprocher la gestion des dessertes locales des besoins exprimés, elle a également pour objectif de permettre la mise en regard plus étroite du service demandé et du coût de service, ce qui devrait conduire à une meilleure gestion. Par ailleurs, il est clair que la régionalisation peut être un moyen de favoriser la concurrence entre différents exploitants dans la mesure où les autorités locales sont libres de leurs choix. Là encore, quelques expériences dont il ne faut peut-être pas tirer des conclusions hâtives montrent que la gestion locale peut être efficace et conduire à une situation financière équilibrée ou à des performances nettement améliorées en terme de service.

Il nous paraît donc assez clair que la logique actuelle, même si elle reste en grande partie sous le contrôle des Etats, rattrape de plus en plus la logique d'entreprises, et conduit à un paysage ferroviaire qui pourrait se rapprocher de celui de la Grande Bretagne, mais peut être sans en présenter les inconvénients, notamment en raison d'un éclatement entre une multiplicité d'unités opérationnelles dont les intérêts ne sont pas convergents. Nous pensons

qu'une réflexion microéconomique en terme de relation d'agence et de coût de transaction doit être propre à déterminer de façon optimale la configuration organisationnelle d'un réseau, ou pour le moins orienter la réflexion sur ce point.

Par ailleurs, il est clair que cette unité dans la prédominance du secteur public n'empêche pas la présence d'expériences multiples qui permettent d'intégrer les contraintes propres à chaque réseau ainsi que les cultures ferroviaires spécifiques. A cet égard, on peut se demander si la France n'a pas un certain retard par rapport aux autres pays européens en raison d'une certaine vision uniformiste.

3-LES CLES DE FINANCEMENT

Là encore, hors la Grande-Bretagne les projets financés sur fonds privés sont plutôt rares. L'obstacle majeur n'est pas d'ordre institutionnel, mais tient tout simplement au manque de rentabilité, pour l'instant de la plupart des projets ferroviaires, sans parler de la masse de capitaux qu'il convient d'immobiliser sur des périodes longues, avec une forte difficulté à cerner les risques.

En revanche les financements régionaux sont de plus en plus sollicités. Cependant, il n'y a pas de standards, ni en terme de montant, ni en terme d'organisation. En revanche, la piste de financements régionaux rémunérés en cas de succès des projets nous semblent devoir être regardée avec bienveillance. L'exemple du TGV Est montre qu'une telle clause est de nature à faciliter la mobilisation des fonds régionaux.

Par ailleurs, le concept de financements dédiés nous paraît également une idée pertinente. Rappelons que les financements dédiés sont des formes de financement qui sont liées spécifiquement au développement du projet et qui n'ont pas vocation à être reconduit pour d'autres besoins de financement (contrairement à l'emprunt par exemple). Ils présentent deux avantages majeurs :

- boucler plus facilement les enveloppes de financement en mettant directement en regard les besoins de financement et les facultés contributives.
- éviter que ne soient remis en cause les financements en cours d'exécution de programme.

Cette modalité de financement semble s'accommoder de logiques organisationnelles extrêmement variées :

- Entièrement public en Suisse avec le Fonds consacré aux grands projets ferroviaires
- Public-privé en Belgique avec la financière TGV. Rappelons que cette dernière est une structure qui a adopté le statut de société anonyme de droit public qui collecte des capitaux privés et publics. Ces fonds doivent servir à financer une augmentation de capital de la SNCB (Sociétés Nationale des Chemins de fer Belges) sous forme d'actions privilégiées sans droit de vote, l'augmentation de capital permettant de réaliser le programme grande vitesse prévu.

Enfin, la pratique consistant à aliéner certains éléments du patrimoine public en vue de financer les programmes est également à recommander chaque fois qu'elle peut être mise en œuvre.

4- REFLEXION SUR L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DE LA LIAISON LYON-TURIN A LA LUMIERE DES EXPERIENCES ETRANGERES

Les expériences examinées dans ce rapport conduisent à mettre en évidence des lignes de réflexion propres à orienter la recherche d'une solution pour développer le projet Lyon-Turin.

4-1-L'organisation

Il existe en Europe de nombreux projets de création de lignes, de rénovation, ou de nouveaux modes d'exploitation. La plupart de ces projets sont portés par des structures dédiés. En effet une telle logique présente trois avantages :

- celui de permettre la réunion sous une même entité de parties prenantes venant d'horizons différents (Etat, collectivités locales, opérateurs ferroviaires, investisseurs), ce qui n'est pas toujours possible commodément dans le cadre d'un projet porté par le seul opérateur ferroviaire, qu'il soit gestionnaire d'infrastructure ou gestionnaire et exploitant. Des structures de ce type permettent donc de mobiliser beaucoup d'énergies autour d'un projet, d'intégrer un plus grand nombre de paramètres et de faciliter le consensus tant sur son opportunité que sur sa configuration.

-celui de donner plus de souplesse et de possibilités d'innovations dans la gestion du projet, qu'il s'agisse de son développement ou de son exploitation.

-celui, enfin, de permettre une meilleure identification des risques et une répartition pertinente de ces risques entre les opérateurs concernés.

On observe très généralement que la création de ces infrastructures s'accompagne :

① D'une structure chargée de réaliser les études et de coordonner les actions, notamment lors de la réalisation des ouvrages

② D'une ou plusieurs structures d'exploitation qui permettent

- des infléchissements significatifs dans les modes de gestion administratif
- des évolutions dans la gestion des ressources humaines rendues possibles par la création de structures qui sont affranchies des réglementations en usage dans le cadre des institutions existantes.
- une décentralisation des décisions et un mode de gestion responsabilisant plus propice à la réalisation de l'équilibre financier
- une prise de risques commerciaux et économiques

③ D'une structure de financement. Selon des modalités très différentes les exemples Suisse et Belge suggèrent que ce type de montage peut avoir quelque efficacité. On peut y trouver les avantages suivants :

- l'intérêt d'une telle entité est d'abord de permettre une mise en regard des emplois et des ressources, ce qui est beaucoup moins évident lorsqu'un projet et son financement sont fondus dans un ensemble plus vaste. La programmation des financements est donc plus aisée.
- ensuite, cette pratique permet de prévoir un programme financier qui couvre la totalité du projet et de mettre l'enveloppe ainsi dégagée à l'abri de prédation parasite. En effet, lorsque des ressources sont dégagées dans le cadre d'un budget général, il est fréquent que des réallocations interviennent en fonction de données circonstancielles. Dans ces conditions, c'est au minimum l'échéancier du projet qui est remis en cause et dans le pire des cas sa substance même.

Il nous paraît prématuré d'envisager dès maintenant un organigramme précis faisant intervenir ces divers types de structure, mais le projet Lyon-Turin pourrait parfaitement supporter la présence de l'une ou plusieurs d'entre elles.

4-2-Les financements

L'expérience du TGV Est est certainement la plus instructive, dans la mesure où elle s'insère parfaitement dans notre paysage ferroviaire. Dans ce projet, le financement local représente approximativement 762 Millions d'euros sur un total de 3,12 milliards, ce qui est très significatif.

Si l'on considère qu'une première phase de la liaison Lyon-Turin nécessiterait une dépense de l'ordre de 1,2 à 1,7 milliard d'euros, le maintien des proportions reviendrait à envisager une contribution régionale de 305 à 457 millions d'euros. La difficulté dans notre cas réside dans le fait que seule Rhône-Alpes est concernée et qu'il ne serait donc pas concevable de répartir la charge sur plusieurs régions comme c'est le cas dans la configuration du TGV Est. Cependant, il ne paraît pas du tout hors de portée de mobiliser une telle somme sur le plan régional, compte tenu des potentialités économiques et financières de cette zone géographique.

Il reste à savoir dans quelle structure serait logé le fonds. Compte tenu du fait que ces ressources pourraient être apportés à RFF et eu égard au statut juridique de cet établissement, une solution type financière TGV ne paraît pas praticable. En effet, il n'est pas concevable de créer une société anonyme qui souscrirait à une augmentation de capital de RFF et qui pourrait en attendre des dividendes. En revanche, on pourrait envisager la création d'un fonds ou d'un groupement d'intérêt public TGV, certainement plus transparent qu'une SEM, et qui serait beaucoup plus conforme à la structure organisationnelle du ferroviaire français dominée par une logique de secteur public, comme la plupart des autres pays européens, mais plus proche du modèle allemand ou suisse compte tenu de la séparation entre gestion des infrastructures et exploitation.

Les sommes ainsi dégagées et mises à disposition de l'opérateur d'infrastructure pourraient être rémunérées sur la base d'une clause de « bonne fortune » comme cela est actuellement envisagé dans le cadre du financement du TGV Est.

S'agissant des ressources qui pourraient être affectées à ce fonds, il est sans doute un peu prématuré de se prononcer. Néanmoins les expériences européennes auxquelles nous sommes intéressés laissent deviner une large palette de moyens. Nous pouvons donc rappeler ici quelques éléments susceptibles de retenir l'attention.

① On peut d'abord songer à l'emprunt qui est évidemment la ressource la plus évidente. Il est alors clair que cette solution n'est véritablement intéressante dans le cadre d'un bilan global que dans la mesure où le coût des emprunts pour les collectivités publiques décentralisées n'est pas plus élevé que pour RFF ou pour l'Etat. A cet égard, le regroupement, pour une partie de leurs besoins de financement des collectivités d'une même région au sein d'un groupement d'intérêt public pourrait faciliter l'appel au marché, améliorer les conditions de taux offertes (spread) et permettre de faire disparaître les différences de « rating » attribuées par les agences de notations internationales entre les collectivités, grâce à l'attribution d'un rating global.

② Cependant, étant donné que les ressources ainsi dégagées ne seront rémunérées que de façon conditionnelle et participative, et de plus à un horizon éloigné, il paraît opportun de prévoir, dans la mesure du possible des ressources qui n'impliquent aucun coût explicite. Ces ressources ne peuvent être que ce qu'il conviendrait d'appeler des fonds propres régionaux, avec trois origines distinctes :

-l'autofinancement courant des collectivités publiques, autrement dit un prélèvement sur leurs flux de recettes dédiés à ce projet.

-des cessions d'actif du type de celles observées dans les expériences belges ou italiennes. Rappelons que dans le cas de la Belgique, une partie des fonds (à hauteur de 248 millions d'euros) proviennent de la cession d'une partie du patrimoine immobilier de la SNCB. Dans le cas de l'Italie, il s'agit d'un projet d'échange entre des terrains appartenant à la ville de Vérone et des terrains appartenant aux FS. Bien entendu, lorsque nous disons patrimoine régional, il ne s'agit pas nécessairement de biens appartenant à la Région en tant qu'entité administrative, mais à des biens qui auraient une valeur marchande et qui seraient propriété d'une collectivité publique décentralisée.

-des ressources consacrées à ce projet. Nous pensons en particulier, à des prélèvements spécifiques consacrés à ce projet et qui pourraient être attribués à la Région pour le promouvoir.

③ On peut également envisager le financement des collectivités publiques à travers le financement du matériel roulant. Des collectivités, notamment le Luxembourg et l'Alsace, ont souhaité contribuer au projet de TGV Est selon une telle modalité. La SNCF s'est montrée favorable à cette idée et a suggéré un montage qui évoque la structure britannique : une société d'exploitation associant la SNCF et les réseaux étrangers intéressés sous-traiterait aux exploitants nationaux ou exploiterait directement si le droit en vigueur devait évoluer ; et une société de financement du matériel roulant, qui en serait propriétaire, serait constituée : les collectivités y participeraient, seraient intéressées à ses profits et elles loueraient le matériel aux exploitants.

Cette idée a été jugée intéressante, il convient de souligner qu'elle suppose une participation des collectivités inférieure à la moitié du coût du matériel roulant et requiert un décret en Conseil d'Etat. Elle nécessite aussi la « neutralité économique » de l'opération, c'est à dire que le besoin en concours publics doit être inchangé : les péages s'en trouvent donc mécaniquement augmentés. Enfin, les règles européennes interprétant ce financement comme une subvention à l'opérateur ferroviaire, il faut que cette dernière apparaisse comme la contrepartie d'une contrainte de service public.