



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT



**Comment financer et réaliser les investissements
nécessaires à la transition écologique ?**

Les pièces manquantes du puzzle

Où comment redéfinir une gouvernance pour investir ?

28 janvier 2026



Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique ?

Une année 2025 exceptionnelle !

- Des solutions mises sur la place publique
- La fin des concessions n'est plus un tabou
- Le maintien des péages au-delà est assumé
- Une esquisse de solution apparaît ... comme un puzzle ...

... avec des pièces manquantes ...

- Le grand absent du débat : l'acceptabilité du maintien du péage
- Une loi cadre ambitieuse ... mais silencieuse sur les chiffres ...
- Une équation curieuse ... : 15 milliards – 4 milliards = ... 2,5 milliards ...
- Un revenant inattendu : le PPP comme « réponse aux besoins de financements publics »

...

1. Les impasses de la situation actuelle (méthode « budgétaire »)

- LA contrainte : un cadrage budgétaire a priori des dépenses annuelles d'investissement autorisées (cf CPER, COI ...)
→ le cadrage du « financing »
- il faut à la fois sélectionner des projets et leurs calendriers de réalisation
- Des projets déjà en travaux sans sécurisation des financements
→ *syndrome du « coup parti »*
- Une priorisation « par intérêt » bien difficile : pressions politiques, etc
→ *la méthode clientéliste*

Une certitude : on ne fera pas la transition écologique de cette façon ...

2. Esquisse d'une autre méthode : changeons de contraintes et de chronologie (méthode « projet »)

- Pas de cadrage budgétaire a priori des dépenses annuelles d'investissement :
→ la priorité est l'examen des projets
- Identification et sélection des projets « créateur de valeur / richesses »
→ éliminer du processus les projets « non créateur de richesse »
- Appel à la dette projet pour garantir le financement (« financing »)
→ permet de minimiser les coûts de travaux et réduire les délais
→ accélère la création de richesse
- Analyse des conséquences et marges de manœuvre possibles
→ analyse du « funding » / cadrage des recettes futures disponibles
→ rétrobouclage sur la priorisation des projets

2. Esquisse d'une autre méthode : changeons de contraintes et de chronologie (méthode « projet »)

- **Les différents types de financements / « funding » : 3 solutions**

- Les recettes affectées (à l'AFIT ?) provenant des autoroutes à partir de 2032
- Les péages ferroviaires, pour SNCF Réseau (enjeux pour la résorption de la dette grise : quelle est la capacité d'emprunts mobilisables immédiatement ?)
- Les dividendes des futures concessions autoroutières dans le cas du schéma «EP Routes structurantes de France » intégrant autoroutes à péages, RN et routes structurantes des collectivités locales (enjeux pour la résorption de la dette grise).

NB :

- La consolidation de la dette n'est pas liée au caractère public ou privé des actionnaires de l'entreprise
- Règle d'Eurostat : si les recettes commerciales dépassent 50% des dépenses, la dette n'est plus considérée comme publique)

- **Application aux débats du COI : comment financer requalification des réseaux existants et les nouveaux projets ?**

→ c'est possible (emprunts obligataires sur 10 ans ; remboursements terminés entre 2036 et 2043 grâce aux recettes « redevances pour externalités » provenant des concessions autoroutières).

3. ... comparaison ...

	Méthode « budgétaire »	Méthode « projet »
<i>Gestion des arbitrages</i>	Contraintes sur le « financing » = contraintes sur les dépenses	Contraintes sur le « funding » = contraintes sur les recettes
<i>Origines du « financing »</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Dotations budgétaires = Dette publique « cachée » ... - Recettes affectées 	<ul style="list-style-type: none"> - Dette projet affichée et optimisée - Recettes affectées
<i>Schémas contractuels privilégiés</i>	Loi Mop et allotissements des travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Conception-Réalisation - Contrat de partenariat - Autres contrats globaux
<i>Gestion des aléas</i>	Par réallocation entre projets (cf CPER)	Par la dette
<i>Prise en compte de la maintenance</i>	Faible	Forte

3. ... comparaison ...

- La contrainte sur le financement (méthode budgétaire ou régulation par la dépense) est souvent instable et rend instable le calendrier des projets. Elle ne s'intéresse qu'au court terme (5 ans maximum en général)
→ *surcoûts*
- La contrainte sur le financement ne permet pas de faire face aux aléas, ni à la maintenance
→ *surcoûts* (effets dominos sur autres projets et / ou méthodes de contournement coûteuses)
- Ces instabilités et aléas ne permettent pas de faire appel aux contrats les plus performants (i.e. les « conceptions-construction », les « contrats de partenariats » et autres contrats globaux)
→ *surcoûts*
- *La gestion budgétaire s'appuie elle aussi sur une dette ... cachée, dont la maturité est inconnue ...*
→ *surcoûts*



3. ... comparaison ...

- La contrainte sur le funding (ou régulation par les recettes) peut varier au cours du temps mais la gestion de la dette présente une grande souplesse et permet de gérer les aléas sans impact opérationnel sur les chantiers en cours.
- Afin de sécuriser le remboursement de la dette, la régulation par les recettes nécessite une anticipation sur 20, 30 ou 40 ans.
- La régulation par les recettes futures permet de mieux prendre en compte les enjeux futurs de maintenance et d'exploitation : ils sont à prendre en compte dans la décision de faire.
- La sécurisation du financing permet de faire appel aux contrats les plus performants (i.e. les « conceptions-construction », « contrats de partenariat » et autres contrats globaux).
- Meilleure optimisation de la gestion de la dette projet car elle est visible et le coût affiché.

4. Les conditions d'un changement de gouvernance : rétablir la confiance

- Restaurer le consensus sur l'utilité publique d'un projet : « *crée-t-il assez de valeur ?* »
→ Outil d'évaluation à adapter aux projets séculaires, prenant en compte les effets urbains induits, partagé entre les acteurs, transparent et respecté.
- Privilégier la dette projet (optimisée) à la dette budgétaire (non monitorée)
→ Identifier et sécuriser les flux financiers affectés de long terme sur lesquels sont adossés le remboursement des dettes projet, et le financement de la maintenance.
- Donner la priorité aux outils permettant de minimiser le coût global
→ Banaliser les contrats de conception- réalisation (CoRéa) : cf SNCF et SGP
→ le Contrat de Partenariat et les contrats globaux : des outils de gestion des risques uniquement.
- Cristalliser la décision de « faire » à la signature d'un CoRéa ou d'un CP ? Puis s'y tenir !

4. ANNEXE : Financements : Financing ou Funding ?

	<i>Financing → Dépenses</i>	<i>Recettes → Funding</i>
Description	Financements nécessaires au paiement des dépenses d'investissement en cours (études, acquisitions foncières, travaux, etc)	Financements nécessaires au remboursement d'un emprunt ou du paiement du loyer d'un CP ; puis nécessaires à la maintenance
Où trouver cet argent ?	Dotations budgétaires (= dette publique « cachée ») Dette projet en direct (financements privés apportés à Md'O public) Dette projet via société privée (PPP)	Recettes fiscales affectées Péages Dividendes affectés