

## **FINANCEMENT DU PROJET DE LGV BORDEAUX – TOULOUSE**

La présente note donne dans un premier temps quelques informations sur le coût du projet de LGV Bordeaux-Toulouse (§ 1 et 2) ; puis elle donne des éléments d'éclairage sur les modalités de financement innovantes susceptibles de permettre le montage financier d'un tel projet d'investissement au coût particulièrement élevé. Enfin, elle donne des éléments d'information sur l'agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) récemment créée.

### **1) Financement du débat public de la LGV Bordeaux-Toulouse:**

Le montant relatif à la préparation et au déroulement du débat public s'élève à 3 M€ Ce montant est financé intégralement dans le cadre d'une convention associant :

l'Etat 25%

RFF 25 %

Collectivités pour 50 %

Le tableau joint en annexe donne les montants consentis par financeur du projet.

### **2) Financement du projet total :**

En ce qui concerne les études de tracé préalables à l'enquête publique, lancées dès la fin du débat public pour une durée de trois ans, le Ministre des transports G. de Robien a annoncé leur montant lors d'un courrier du 24 mars 2005 à M. Moudenc, Maire de Toulouse : environ 30 M€

Le montant total du projet est, quant à lui, estimé à 3 Milliards d'Euros. Son montage n'a pas été abordé à ce jour. Compte-tenu de son montant particulièrement élevé, il y a lieu d'envisager toutes les solutions, y compris celles faisant appel à des montages innovants.

Sont exposés ci-après quelques principes généraux sur le financement susceptible d'être mis en œuvre.

Auparavant (jusqu'à la LGV Méditerranée en 2001), la SNCF finançait à 100 % les projets de LGV.

Le cofinancement est maintenant la pratique ; il s'explique par la faible rentabilité financière directe des projets ferroviaires. Il fait dans le principe appel aux contributions du maître d'ouvrage (RFF), du transporteur (SNCF), de l'Etat et des collectivités locales concernées et éventuellement de l'Union européenne. Des acteurs privés pourraient également contribuer au financement sous certaines conditions .

La contribution financière de chaque acteur n'est pas arrêtée à ce jour. Elle sera définie en concertation avec les partenaires du projet dans le cadre d'un plan de financement qui précisera les apports de l'Etat, des différentes collectivités territoriales et de RFF.

Pour les autres projets de LGV, la contribution de l'Etat est comprise entre 30 et 40 %, et celle de RFF est comprise entre 10 et 20% du montant du projet. La part modeste de RFF s'explique par l'obligation qui est faite à RFF de n'investir sur un projet qu'en proportion des recettes futures qu'il perçoit du transporteur lors de l'exploitation de la ligne.

En ce qui concerne les financements européens, le Secrétaire d'Etat aux transports M. Goulard a déclaré en avril 2005 que "pour l'instant il n'y a pas de décision sur Bordeaux-Toulouse au niveau européen". "La condition est simple, quand une ligne franchit une frontière à l'intérieur de l'Europe elle devient éligible aux financements européens", a ajouté le ministre.

On peut logiquement penser que le prolongement éventuel de la ligne au-delà de Toulouse pour relier Narbonne - non prévu au CIADT de 2003-, et permettre à terme une liaison à grande vitesse entre Toulouse et Barcelone, pourrait légitimer des financements européens.

#### Elément complémentaire sur le financement d'une LGV :

La LGV Est européenne, qui sera mise en service en 2007, est la première LGV dont la réalisation est cofinancée par les collectivités régionales et locales (17 collectivités traversées avec l'Etat, l'Union européenne, le Luxembourg, RFF et la SNCF) à hauteur du coût prévisionnel final du projet (3,125 milliards d'€ aux conditions économiques de 1997). La participation des différents partenaires s'établit comme suit :

Etat : 39 % ;

Union européenne : 10,24 % ;

Grand Duché de Luxembourg : 3,74 % ;

Régions Ile-de-France : 2,43 % ;

Collectivités de Champagne-Ardenne : 3,96 % ;

Collectivités de Lorraine : 8,12 % ;

Collectivités d'Alsace : 9,02 % ;

SNCF : 1,56 % ;

RFF : 21,85 %.

**3) Modalités de financement innovantes** (solutions Partenariat Public Privé et concession, taxe kilométrique sur les poids-lourds, part de la TIPP consacrée au ferroviaire, emprunt dans une banque européenne) :

Il serait prématuré de tenter de définir, à l'heure actuelle, le montage financier du projet et, notamment, de préciser si celui-ci sera « classique », en faisant appel à l'Etat, à RFF et la SNCF et aux collectivités, ou « innovant » avec le concours d'acteurs privés. L'étude du plan de financement du projet n'interviendra en effet, comme pour tout grand projet d'infrastructure, qu'au moment de la phase d'APS et fait partie intégrante du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Les procédures récemment mises en place délèguent un représentant de l'Etat missionné pour rechercher les meilleures conditions possibles de financement du projet, voire élargir le champ des financeurs possibles (c'est le cas de l'Inspecteur Général BECKER, missionné sur le projet de LGV SEA par exemple). Son rôle est de déterminer le meilleur équilibre entre le coût du projet pour la collectivité et ses modalités de réalisation.

Dans cette perspective, des solutions comme le recours au partenariat public-privé ou à la concession de l'ouvrage, l'intervention de partenaires différents sur des risques de natures également différentes (coût de construction, revenus futurs à dégager par l'ouvrage...) pourront alors être envisagés. En raison de sa dimension internationale (premier tronçon d'un futur axe pour connecter le Sud-Ouest à la Catalogne), il sera également permis de solliciter l'implication de l'Europe.

#### *Eléments complémentaires :*

Il n'y a pas de réponse réglementaire aujourd'hui sur une taxe kilométrique sur les poids-lourds (récemment mise en œuvre en Allemagne) ou sur une part de la TIPP consacrée aux projets ferroviaires. Il n'existe pas de pratique d'emprunt bancaire pour les projets d'infrastructures. En revanche, les informations suivantes sont disponibles sur la concession et le PPP :

La concession : elle est un droit exclusif d'exploitation. Le concessionnaire prend en charge non seulement les frais d'exploitation et d'entretien courant, mais également une part importante de l'investissement. Il se rémunère directement auprès de l'utilisateur par un prix convenu à l'avance. La collectivité est ainsi dégagée totalement ou partiellement de sa charge financière, mais elle doit, en revanche, accepter une durée de concession non négligeable (20 ans au minimum). La concession est pratiquée aujourd'hui quasi systématiquement sur les autoroutes françaises. Le viaduc de Millau est une concession attribuée au groupe Eiffage, qui en a assuré la réalisation, pour une durée de 75 ans.

La LGV Perpignan-Figueras a fait l'objet d'une concession au groupement TP Ferro qui en assurera la conception, la construction (en cours), l'exploitation et la maintenance pendant 50 ans.

Le partenariat public-privé : l'ordonnance du 17 juin 2004 a créé un nouveau contrat entre partenaires publics et privés : en vertu de cette ordonnance, il sera possible à l'Etat et aux collectivités territoriales de faire appel au secteur privé pour concevoir, financer, réaliser et entretenir des grands équipements publics. RFF a mandaté une banque et un cabinet d'avocats pour étudier les modalités de divers montages juridiques et financiers impliquant le secteur privé et qui pourraient s'appliquer à la réalisation et au financement de la LGV SEA.

#### **4) L'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) :**

La participation au titre de l'Etat pour le financement des infrastructures est maintenant du ressort de l'agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), instituée par le gouvernement lors du CIADT du 18 décembre 2003 de manière à étudier le financement des 50 projets prioritaires listés à cette occasion. Cette agence sera principalement alimentée par les dividendes des sociétés d'autoroutes (qui s'élèvent aujourd'hui entre 250 et 300 millions d'€an et sont en croissance), ce qui représente une enveloppe de 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012.

L'AFITF est opérationnelle depuis janvier 2005. Elle est présidée par Gérard LONGUET. Les recettes de l'AFITF seront consacrées à 70 % au ferroviaire, à 25 % aux routes et à 5 % à la voie d'eau.

Avec son premier budget qui s'élèvera à 635 millions d'euros, l'agence sera en mesure de poursuivre des chantiers importants et d'ores et déjà engagés comme la LGV Est européenne et la liaison ferroviaire Perpignan-Figueras (30,118 millions d'€versés à TP Ferro). Elle sera également en mesure de lancer en 2005 plusieurs autres opérations : les liaisons autoroutières A 75 (et RN 7), A28 (Rouen-Alençon) et A41 (Annecy-Genève), la ligne Dijon-Modane et accès à la Maurienne 1<sup>re</sup> phase, la canal Seine-Nord Europe, le terminal portuaire Fos 2XL (Port autonome de Marseille) et l'écluse fluviale du Port 2000 au Havre.

Sur l'ensemble de la période 2005-2012, l'AFITF pourra autofinancer de 50 à 60 % des dépenses nécessaires à la réalisation du programme. Son président a d'ores et déjà annoncé qu'il sera nécessaire à l'AFITF d'emprunter à partir de 2006 (l'emprunt contracté devant être intégré dans la dette de l'Etat pour le calcul du respect des critères de Maastricht).

L'AFITF prévoit également de creuser d'autres modalités, aujourd'hui ouvertes, comme « la clause de retour à meilleure fortune » dans le cadre d'une concession (reversement à l'Etat d'une partie des recettes au-delà d'un certain niveau de résultat) ou, éventuellement, une nouvelle forme de péage routier (taxe sur les poids-lourds ? sur l'ensemble des véhicules ? etc.).

### Financement du débat public du TGV Bordeaux-Toulouse

<b>Partenaire ou collectivité</b>	<b>Montant en euros</b>
Etat	750 000
RFF	750 000
Conseil Régional Midi-Pyrénées	575 000
Conseil Régional Languedoc-Roussillon	100 000
Conseil Général de Lot-et-Garonne	50 000
Conseil Général de Tarn-et-Garonne	75 000
Conseil Général de la Haute-Garonne	175 000
Communauté d'agglomération du Grand Toulouse	375 000
Communauté d'agglomération SICOVAL	35 000
Communauté d'agglomération de Montauban	50 000
Communauté d'agglomération d'Agen	15 000
Communauté urbaine de Bordeaux	50 000
<b>Total</b>	<b>3 000 000</b>