



Chantier de la LGV Est européenne.
La première LGV cofinancée par des collectivités territoriales.

4.2 LES MOYENS DE FINANCEMENT ENVISAGEABLES

Au stade du débat public, il n'est pas encore possible de définir précisément le montage financier d'un projet ferroviaire comme la LGV Poitiers-Limoges. Aujourd'hui, seuls les principes de financement peuvent être définis : le recours aux fonds publics et le partenariat public/privé. Ces deux principes de financement apparaissent complémentaires dans le cadre du financement d'un grand projet d'infrastructure ferroviaire.

4.2.1 Les modalités de financement envisageables

Les projets de création de ligne ferroviaire nouvelle nécessitent un montant élevé d'investissement. L'équilibre financier du projet ne peut donc être obtenu que sur une très longue période, qui peut être supérieure à 50 ans, et en mobilisant des apports publics significatifs. Le financement du projet de LGV Poitiers-Limoges s'inscrit dans un schéma de

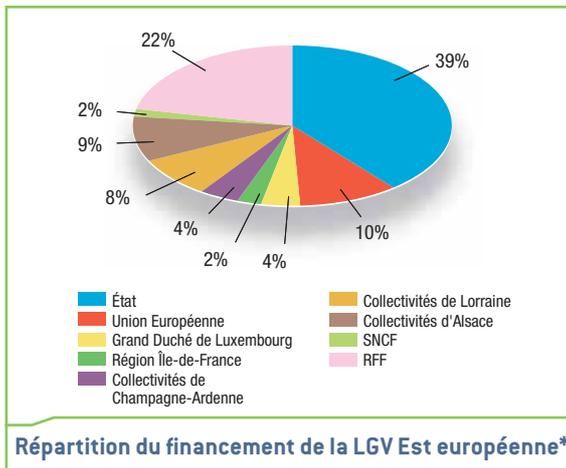
ce type, sachant que deux stratégies de financement peuvent être recherchées : le financement classique et le financement complémentaire.

Les cas de financement classique les plus récemment mis en œuvre sont celui de la première phase de la LGV Est européenne et de la branche est de la LGV Rhin-Rhône. Dans ces projets, le financement repose exclusivement sur des fonds publics associant l'État, les collectivités territoriales, les pays voisins intéressés, l'Union européenne, RFF et la SNCF.

● **FINANCEMENT CLASSIQUE :
L'EXEMPLE DU FINANCEMENT DE LA LGV EST
EUROPÉENNE ET DE LA LGV RHIN-RHÔNE**

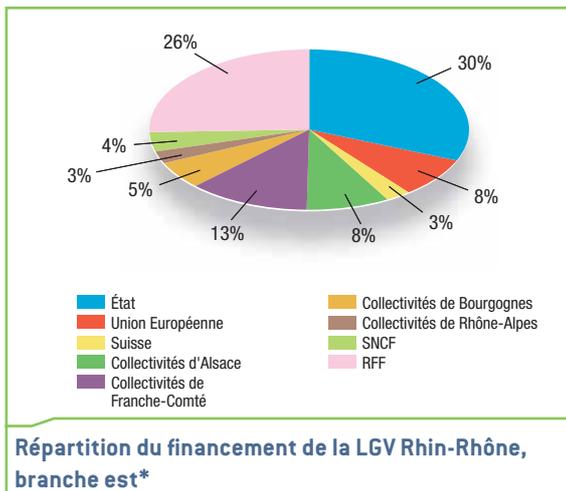
La LGV Est européenne

La LGV Est européenne, projet de 3,125 milliards d'euros (aux conditions économiques de 1997), est la première LGV cofinancée par des collectivités territoriales. En outre, elle a bénéficié de financements internationaux, parce qu'elle est inscrite dans la liste des grands projets européens (et donc bénéficiant des fonds communautaires), et parce qu'elle améliore les relations ferroviaires internationales du Grand Duché du Luxembourg. La participation des différents partenaires pour la réalisation de sa première phase se répartit comme suit :



La LGV Rhin-Rhône, branche est

Ce projet, d'un coût de 2,5 milliards d'euros, consiste à réaliser 140 km de ligne nouvelle pour relier l'est de la France, le sud de l'Allemagne et le nord de la Suisse au réseau à grande vitesse Paris-Lyon-Marseille. La participation des différents partenaires pour la réalisation de cette infrastructure se répartit comme suit :



Le protocole de financement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône prévoit en outre le recours à un contrat de partenariat pour la réalisation des équipements ferroviaires, hors équipements de sécurité.

● **FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE :
LES PARTENARIATS PUBLIC/PRIVÉ (PPP)**

D'autres modalités de financement peuvent être recherchées dans le cadre des partenariats public/privé, qu'il s'agisse du contrat de partenariat ou de la concession.

La loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports autorise RFF à faire appel aux financements privés pour concevoir, financer, réaliser et entretenir les projets d'infrastructures ferroviaires d'intérêt national et international (à l'exclusion de la gestion des trafics et des circulations, du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité). Ces partenariats public/privé sont destinés à optimiser le partage des risques et des bénéfices sur la durée entre les partenaires dans le cadre de la conduite d'opérations d'intérêt général.

En France, depuis l'ordonnance du 17 juin 2004, le contrat de partenariat constitue une nouvelle forme de PPP qui vient compléter le dispositif de la concession. La différence entre ces modalités de partenariat concerne le portage et le partage des risques.

● **UN PLAN DE FINANCEMENT À PRÉCISER**

À ce stade d'avancement du projet, il n'est ni possible ni nécessaire de définir quel sera le montage financier du projet. Il pourrait éventuellement recourir, pour partie, à un partenariat public/privé. Un tel plan de financement ne pourra être précisé qu'au stade des études d'avant-projet détaillé.

*Hors matériel roulant, financé par la SNCF.

// LE CONTRAT DE PARTENARIAT OU LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (CONCESSION)

Dans le cas d'un contrat de partenariat pour un projet ferroviaire, le cocontractant privé peut concevoir, financer, réaliser et entretenir l'infrastructure, mais il ne l'exploite pas. Les péages et les risques d'exploitation sont conservés par RFF. Celui-ci rémunère le cocontractant par le versement d'un loyer. Le contrat de partenariat se caractérise par un partage de risques. Il ne peut être conclu que pour la réalisation de projets dont une évaluation préalable a montré la complexité (qui fait que le portage ne peut être assuré par la personne publique seule) et les motifs, en termes de coût, de performance et de partage des risques, qui conduisent à lancer une procédure de passation de contrat de partenariat.

Un contrat de partenariat a ainsi été signé, début 2006, entre l'Agence de maîtrise d'ouvrage des travaux du ministère de la Justice et le groupe Eiffage, pour la construction et la maintenance de quatre prisons. Dans le domaine ferroviaire, le projet de ligne nouvelle de contournement Nîmes-Montpellier fera l'objet d'un contrat de partenariat sur l'ensemble de l'infrastructure. Il en sera de même pour le financement de la partie des équipements ferroviaires de la LGV Rhin-Rhône et le déploiement du système GSM-R pour la radio sol-train.

Dans le cas d'une délégation de service public, le concessionnaire s'engage à financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'ouvrage concédé, à ses frais et à ses risques. Le concessionnaire, qui a un droit exclusif d'exploitation, se rémunère directement par les redevances d'utilisation de l'infrastructure, dont le montant a été estimé à l'avance. La collectivité, dégagée totalement ou partiellement de la charge financière du projet, accepte en revanche une durée de concession importante (au minimum 40 ans pour le ferroviaire). À l'issue de la concession, le concédant entre immédiatement et gratuitement en possession de l'infrastructure et des redevances.

Par exemple, le viaduc de Millau est une concession attribuée au groupe Eiffage par l'État, qui en a assuré la réalisation, pour une durée de 75 ans. Dans le domaine ferroviaire, la LGV Perpignan-Figueras, actuellement en construction et dont la mise en service est prévue pour 2009, a fait l'objet d'une concession au groupement TP Ferro qui en assurera donc conception, construction, exploitation et maintenance pendant 50 ans.

La LGV Sud Europe Atlantique fera aussi l'objet d'une concession par RFF, dont la durée est encore à déterminer. Le lancement de la procédure d'appel à candidature du concessionnaire interviendra à la fin de l'année 2006, et la signature du contrat de concession à l'horizon 2008. //

Viaduc de Millau.
Cet ouvrage a fait l'objet d'une concession pour une durée de 75 ans.



// L'AFITF (AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE)

Cette agence, créée en décembre 2004, a pour mission de participer au titre de l'État au financement :

- de projets de réalisation ou d'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales d'intérêt national ou international ;
- des volets transports des contrats de plan État-région ;
- des transports urbains.

Pour 2006, ses ressources proviennent des redevances domaniales, du produit de la taxe d'aménagement du territoire, d'une partie du produit des amendes des radars automatiques, soit un montant de 770 millions d'euros de recettes pérennes, et une

subvention budgétaire de l'ordre de 400 millions d'euros. L'attribution d'une partie des recettes de privatisation des sociétés d'autoroute permettra ainsi à l'AFITF de disposer d'un budget de 2 milliards d'euros en 2006.

Dans le domaine ferroviaire, l'AFITF participe au financement de projets tels que la LGV Est européenne ou la liaison Perpignan-Figueras, les études des projets inscrits au CIADT de décembre 2003 et une partie des débats publics du projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole et du projet de LGV Poitiers-Limoges. //



4.2.2 Les partenaires du financement

Le projet de LGV Poitiers-Limoges, estimé à 1,15 ou à 1,3 milliard d'euros selon les options de passage, nécessiterait le financement conjugué de différents partenaires : le maître d'ouvrage, le transporteur, l'État, les collectivités territoriales et éventuellement celui d'acteurs privés, sous certaines conditions.

• LE MAÎTRE D'OUVRAGE (RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE)

RFF, le maître d'ouvrage, apporte une part de financement telle que l'investissement correspondant soit rentabilisé par ses ressources futures. Celles-ci sont constituées par les redevances demandées par RFF aux transporteurs pour l'utilisation de l'infrastructure.

• LE TRANSPORTEUR (LA SNCF)

L'entreprise ferroviaire assure l'exploitation et supporte la totalité de l'investissement pour le matériel roulant et pour les installations de maintenance qui lui sont nécessaires, et participe à l'aménagement des gares existantes.

// LE JUSTE NIVEAU DE PÉAGE

Le niveau des péages doit prendre en compte à la fois :

- les coûts d'infrastructure supportés par RFF, qu'il doit permettre de couvrir ;
- la répercussion sur le prix du billet payé par l'utilisateur, qui doit rester concurrentiel pour que l'offre ferroviaire reste attractive. //

● L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'Etat et les collectivités territoriales (régions, départements, communes...) apportent des subventions qui reflètent la rentabilité socio-économique du projet pour la collectivité dans son ensemble, ainsi que les retombées attendues dans un territoire tant pour le développement économique qu'en termes d'accessibilité.

● LES ACTEURS PRIVÉS

Des acteurs privés peuvent être intéressés par une logique de retour sur investissements. Jusqu'à présent peu mobilisés sur les projets ferroviaires du réseau ferré national, ils peuvent désormais y contribuer dans le cadre des partenariats public/privé (PPP) (cf. encadré p. 79).

Réseau Ferré de France, en tant que gestionnaire des infrastructures, participe au financement d'un projet de LGV.



// EN BREF

Le taux de rentabilité économique du projet de la LGV Poitiers-Limoges se situe entre 2,2 et 3,3%. Cet indicateur est un élément important d'appréciation du projet à prendre en compte.

Cependant, les enjeux territoriaux auxquels ce projet ferroviaire doit répondre sont également à prendre en considération dans la définition de l'opportunité du projet pour la collectivité : sa contribution à l'équité territoriale, à l'aménagement du territoire, au développement économique et au rééquilibrage modal. En améliorant

significativement l'accessibilité et l'ouverture d'un territoire encore relativement enclavé, le projet de la LGV Poitiers-Limoges intègre pleinement ces enjeux.

Au stade du débat public, il est prématuré de définir précisément le plan de financement d'un tel projet. Les premiers éléments de réflexion explorent la possibilité d'impliquer des partenaires privés aux côtés de l'État, de ses établissements publics et des collectivités territoriales. //