



Financement des projets de lignes nouvelles à grande vitesse

Comment cela se passe ? Qui participe ?

Claude Liebermann

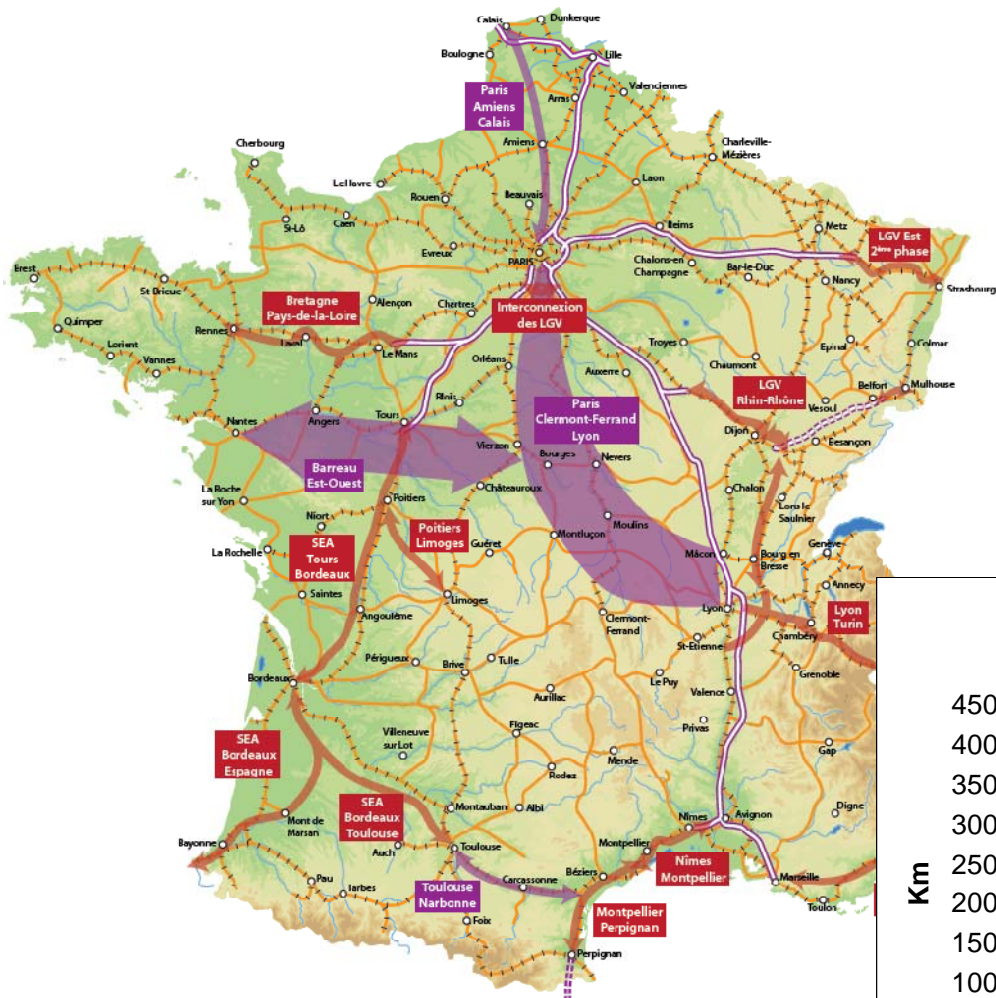
Ingénieur général des ponts et chaussées

Missions financement, TGV Est européen, Contournement de Nîmes et Montpellier, TGV Bretagne-Pays de Loire...

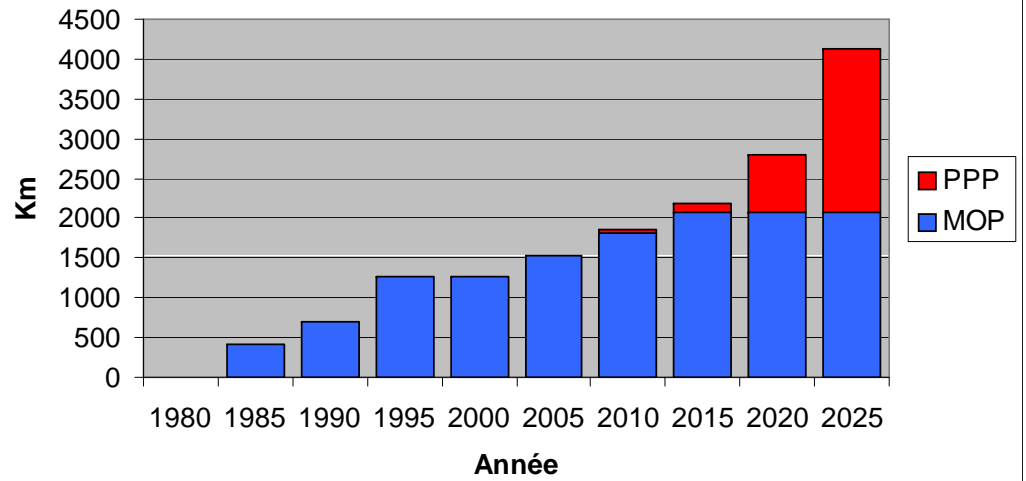
Débat public Perpignan – 25 mars 2009

Le contexte (1/2)

- Le financement des lignes nouvelles à grande vitesse (LGV) évolue
 - Multiplication des acteurs institutionnels
 - La dualité SNCF-RFF, opérateur ferroviaire et gestionnaire d'infrastructures, des rôles à préciser
 - La perspective d'une mise en concurrence des liaisons
 - Nouvelles méthodes de financement et de construction, PPP...
 - L'émergence des collectivités, régions, mais aussi départements et agglomérations
 - Accélération des programmes, Grenelle de l'Environnement (octobre 2007),
 - 1847 km de ligne à grande vitesse en service en France depuis 1981, 2000 à lancer d'ici à 2020, **doublément du rythme**



Km cumulés de LGV



Le contexte (2/2)

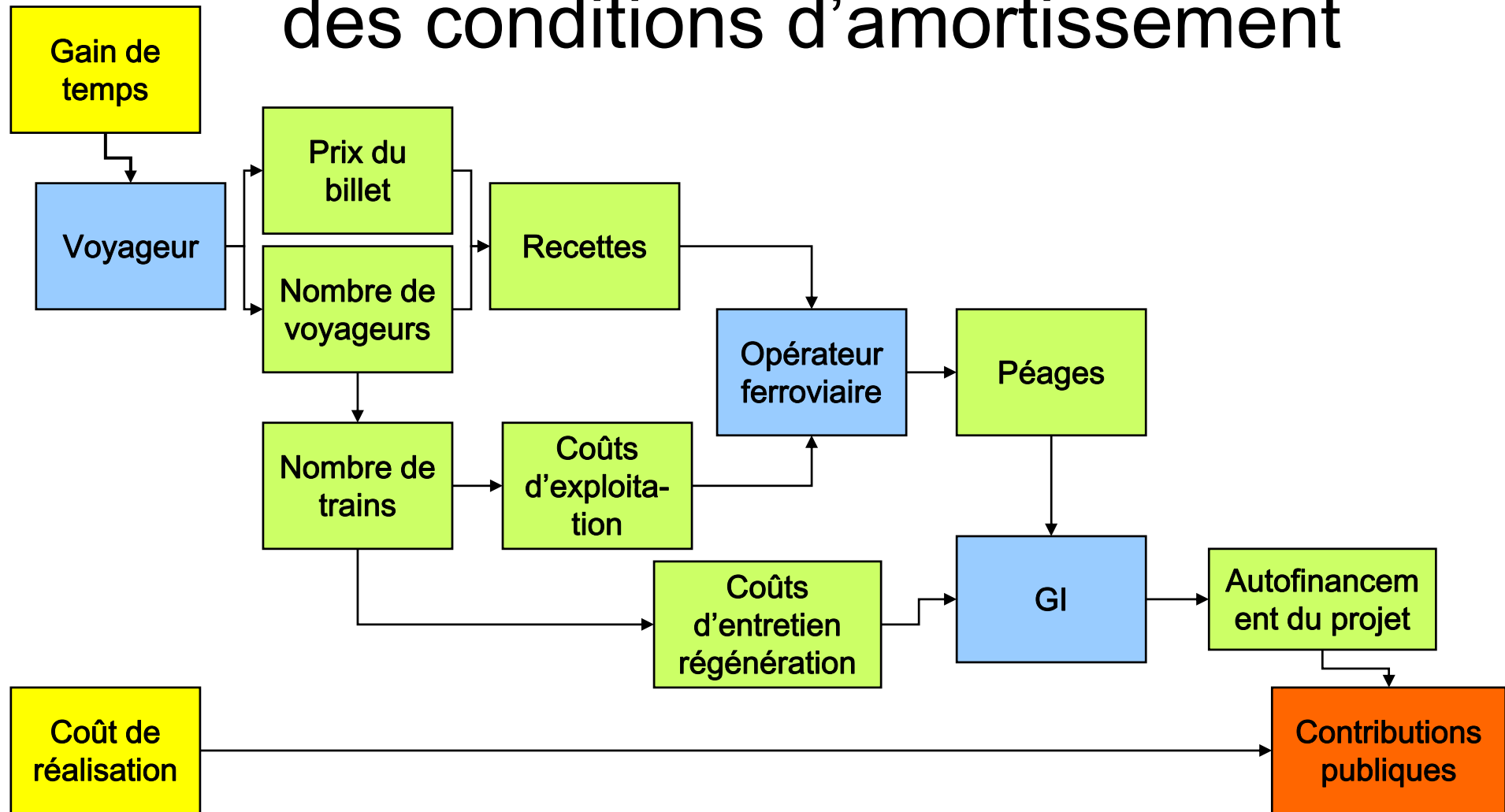
- Evolution des schémas de financement des LGV :
 - Association étroite des collectivités territoriales dès les phases amont du projet, cela commence avec le débat public
 - Augmentation de la contribution financière des acteurs locaux et association aux décisions
 - Recours à des modes de financement et de réalisation plus innovants, permettant de mener de front plusieurs grands projets (Concession, PPP)

-
- Les problématiques financières au cours de la vie d'un projet. Quand ? Comment ?
 - Les acteurs du financement d'un projet de Ligne à Grande Vitesse

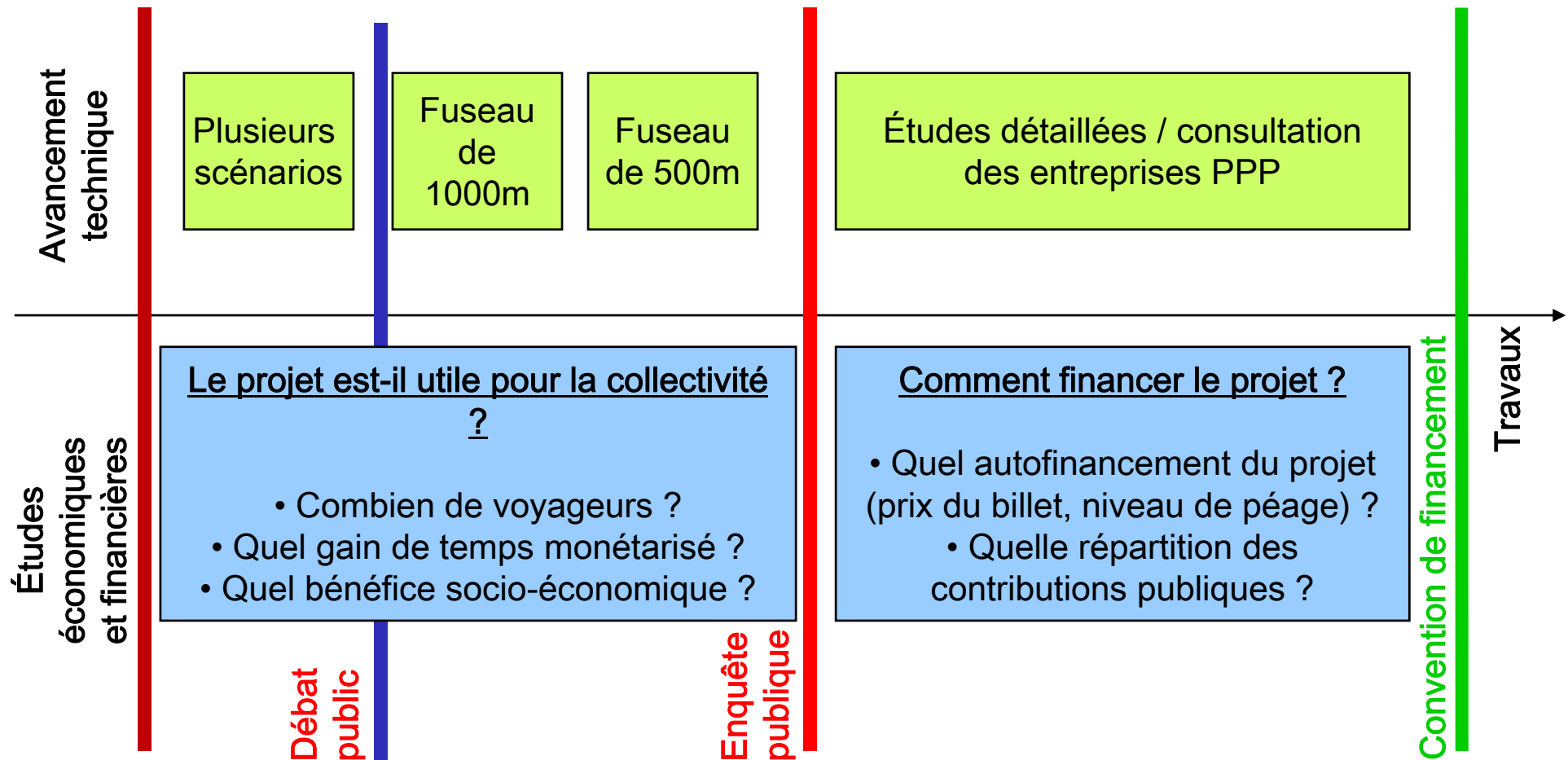
Plan

- Les problématiques financières au cours de la vie d'un projet. Quand ? Comment ?
- Les acteurs du financement d'un projet de Ligne à Grande vitesse

Un financement compliqué, tenir compte des conditions d'amortissement

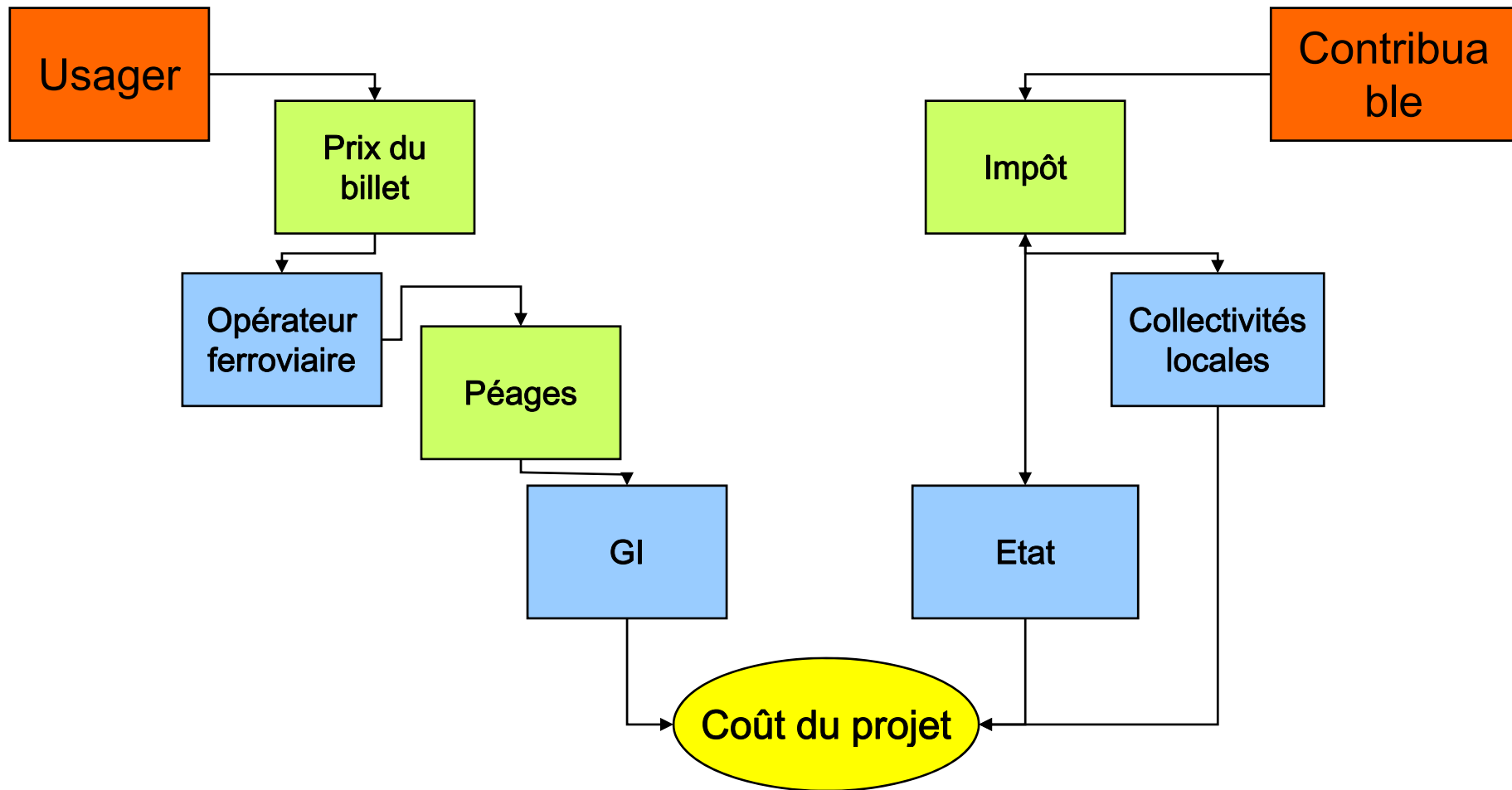


En préalable, il faut décider et définir clairement le projet



-
- Les problématiques financières au cours de la vie d'un projet
 - Les acteurs du financement d'un projet de Ligne à Grande Vitesse, l'utilisateur, les collectivités publiques

Deux sources, l'utilisateur en achetant son billet, le contribuable par les interventions publiques



Quelques principes

- La participation des usagers au financement du projet représente une partie du prix du voyage, récupérée par le gestionnaire d'infrastructure via les péages, puis investie dans le projet
 - Niveau de péage déterminé par la capacité des voyageurs et des opérateurs ferroviaires à payer, négociations permanentes sur les péages entre l'Etat, RFF et les opérateurs, SNCF aujourd'hui, demain plusieurs
 - Article 4 du décret constitutif de RFF : pour éviter de s'endetter sans contrepartie, RFF ne peut investir que ce qui peut être remboursé
- Condition nécessaire pour lancer le projet, ce que RFF ne peut apporter doit être pris en charge par les collectivités publiques
 - L'Union européenne
 - Les collectivités territoriales, dans certains cas, les Etats voisins
 - L'Etat

2 questions :

- Comment fixer le bon niveau de participation de l'utilisateur ?
- Comment répartir et négocier les différentes contributions publiques ?

-
- Les problématiques financières au cours de la vie d'un projet
 - Les acteurs du financement d'un projet de Ligne à Grande Vitesse
 - L'utilisateur
 - Les collectivités publiques

Quel niveau de participation de l'utilisateur ?

- Quel prix du billet l'utilisateur est prêt à payer en fonction du bénéfice tiré de l'utilisation de la LGV ?
 - Valoriser les gains de temps et de confort apportés, mais limités dans l'augmentation acceptée des prix, importance des enquêtes préalables
- Quel niveau de péage la SNCF est-elle prête à payer ?
 - Valorisation des recettes supplémentaires générées par le projet, prix et volume
 - Prise en compte des charges d'exploitation correspondantes et des investissements à réaliser (rames, ateliers de maintenance..)

Débat compliqué entre RFF, la SNCF, d'autres. Il faut tenir compte de prévisions d'utilisation, certains projets vont marcher mieux que prévu, d'autres moins bien...

Plan

- Les problématiques financières au cours de la vie d'un projet
- Les acteurs du financement d'un projet de Ligne à Grande Vitesse
 - L'utilisateur
 - Les collectivités publiques

Pourquoi faire participer les collectivités ?

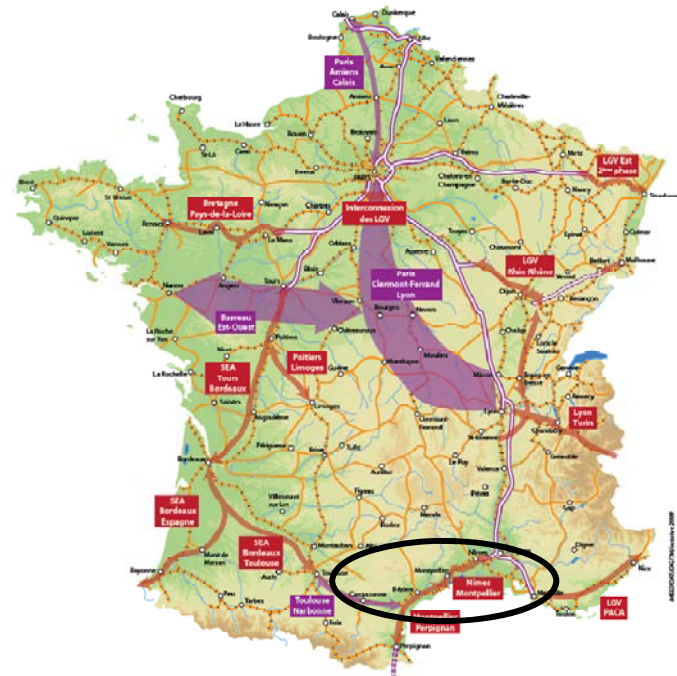
- Pas de participation des collectivités territoriales pour les premières LGV, de la LGV Atlantique à la LGV Nord, y compris la LGV Med. C'est la dette de la SNCF qui s'accumulait...
- Depuis la LGV Est-européenne (convention en 2000, achèvement en 2007), participation des collectivités
 - les collectivités territoriales bénéficient de l' « effet TGV »
 - les collectivités sont motrices sur ces projets, et souhaitent être associées le plus en amont possible
 - le budget de l'Etat n'est pas extensible
- Le refus de participer peut retarder un projet, parfois l'empêcher, dans un contexte de concurrence entre projets

1) Une participation des collectivités à la phase des études

- Les collectivités contribuent au financement des étapes préalables à la réalisation du projet
- Permet de prendre en compte les attentes des collectivités et d'assurer une cohérence avec les autres politiques locales
- Permet de faire émerger un consensus local le plus en amont possible et de préparer le financement, beaucoup plus lourd, de la phase travaux
- Le financement utilise les contrats de projets entre l'Etat et les Régions , actuellement le CPER 2007-2013

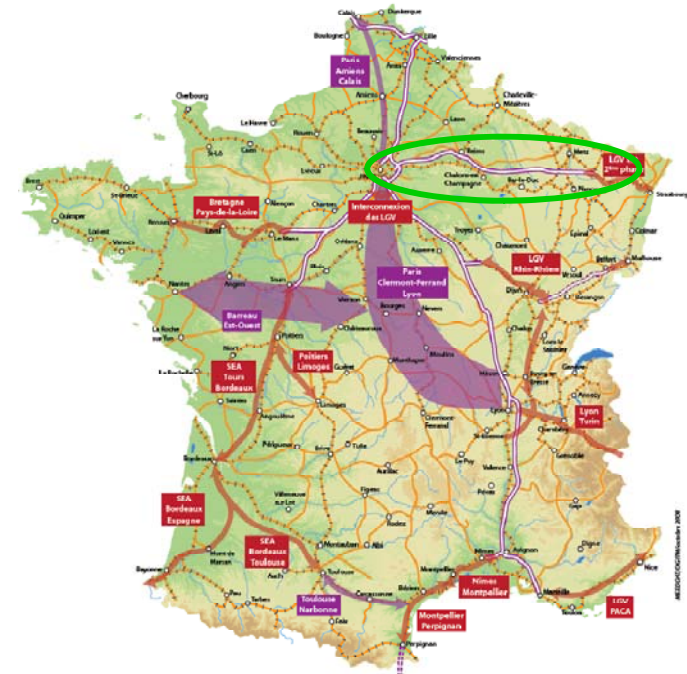
Illustration

- Financement des études préalables au débat public de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan
 - ~160 km de ligne et 30 km de raccordements
 - De 3,5 Md€ à 5,1 Md€ CE 2006, à préciser
 - 2,2 M€ d'études financés :
 - 25% Etat, 25% RFF, 50% collectivités (12 concernées)



2) En phase de réalisation, le premier plan de financement

- Le premier exemple
 - La LGV Est-européenne (2000-2007)
 - 300 km / - 1h40 sur Paris - Strasbourg
 - 3 125 M€ CE 06/1997
 - Plan de financement :
 - SNCF – RFF : 23.4 %
 - Etat : 39,2%
 - UE : 10,24 %
 - Luxembourg : 3,76%
 - Collectivités (17) : 23.4 %



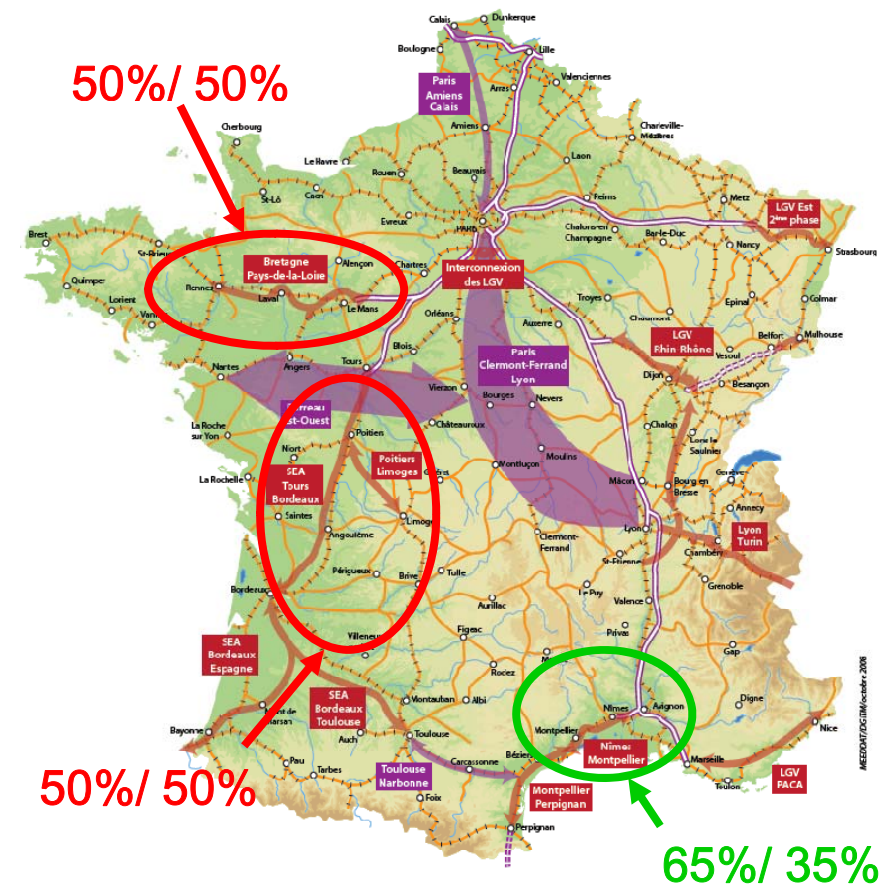
2) En phase de réalisation, une majoration progressive de la participation des collectivités

- La première phase de la branche Est de la LGV Rhin Rhône (en travaux – mise en service en 2011)
 - 140 km / -25 mn sur Paris - Mulhouse
 - 2 312 M€ courants
 - Plan de financement
 - RFF : 27,8%
 - Etat : 32,5%
 - UE : 7,8%
 - Suisse : 2,9 %
 - CL (16) : 28.2 %



Pour les projets actuels, fixation de règles de partage claires et connues

- Contributions publiques partagées entre l'Etat et les collectivités, après déduction de la part apportée par RFF ou l'UE
- Parité entre l'Etat et les collectivités territoriales (50/50) pour les projets voyageurs, majoration de la participation de l'Etat pour les projets ayant une dimension fret (politique nationale, participation RFF beaucoup plus difficile)



Conclusion provisoire

- Le financement d'un TGV exige en préalable un intérêt public affirmé, des calculs économiques délicats. Il suppose connus avec précision les fonctionnalités du projet et ceux qui l'utiliseront
- Le projet a deux sources de financement : l'utilisateur, via les opérateurs et RFF, ou le contribuable, via l'Etat et les collectivités publiques. Il faut déterminer le montant apporté par les usagers (article 4 du décret RFF)
- Une fois le financement défini, deux modes de réalisation possibles, une maîtrise d'ouvrage directe de RFF, un partenariat public privé. Chacun a ses avantages et ses limites (PPP, maîtrise des délais et coûts chantier, mais coûts financiers plus élevés)

Merci pour votre attention

Je suis bien entendu prêt à répondre aux questions que vous vous posez