

PROBLEMATIQUE DU FINANCEMENT DES LGV

***Claude Liebermann
Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des
Forêts***

Clermont-Ferrand le 20 novembre 2009

Une certaine expérience des projets actuels

Animateur et médiateur, rassembler pour établir un plan de financement partagé

- 2^e phase de la LGV Est vers Strasbourg, 106 km, 2,0 Milliards €, 16 collectivités, 4 régions*
- Contournement de Nîmes et Montpellier, 60 km, 1,6 Milliards €, 5 collectivités*
- 2^e phase TGV Rhin Rhône branche est,*
- Pilotage LGV Bretagne-Pays de Loire,*
- Médiation en cours sur Tours-Bordeaux, Aquitaine, région, 3 départements, 6 collectivités...*

Un constat expérimental, surtout rester modeste : à chaque projet son histoire et ses acteurs

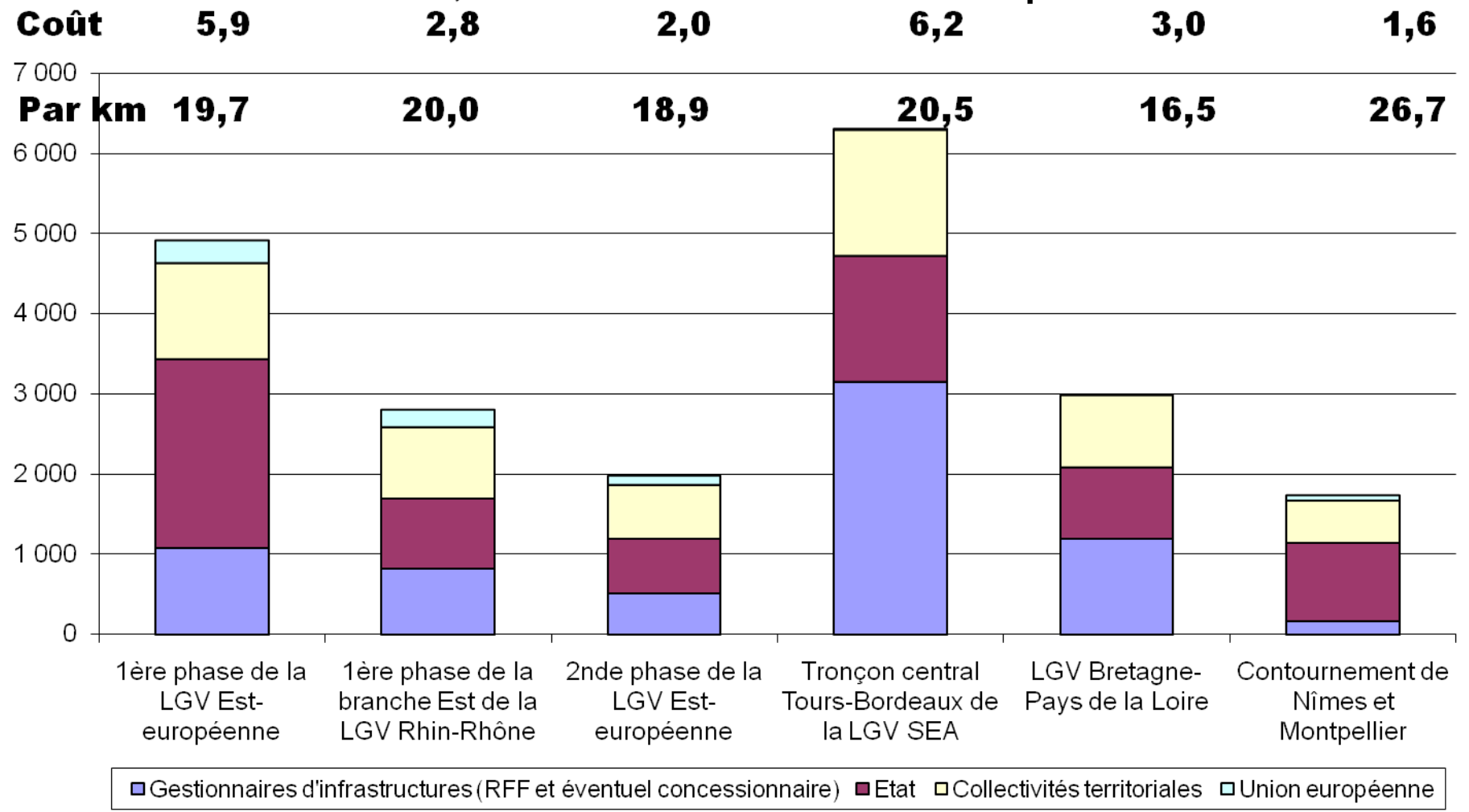
- *Quelques règles de base*
- *Quand préparer le plan de financement ?*
- *Ce qui peut pénaliser ou retarder*
- *Ce qui peut favoriser ou accélérer*

La réalité économique des LGV

- Coûteuses, environ 20 M € par km, Loi Grenelle, 2000 km, 40 Milliards € (16 Milliards € de l'Etat), plus 2500 km, dont la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon*
- Construction pour plusieurs générations, un siècle au moins, comme le réseau ferré à la fin du 19^e siècle*
- Des retombées de chantiers considérables, Exemple, LGV Est 2^e phase, 2 Milliards €, 6500 emplois pendant 5 ans en Moselle et dans le Bas Rhin*
- Un effet positif d'image « villes TGV », problème pour celles qui ne sont pas desservies*
- Un développement immobilier et économique immédiat (exemple de Reims, 45 mn de Paris), mais pas automatique, une chance, pas une rente*
- Cela justifie une mobilisation exceptionnelle unique des énergies et des financements locaux*

Répartition des financements des LGV

Milliards €, ramenés aux conditions économiques de 2009



Associer une réalité commerciale

- Un TGV est fait pour circuler rempli (une rame, entre 350 et 500 voyageurs) à 300 ou à 350 km/h, nécessité de pôles de population importants*
- Cohérence, complémentarité entre TGV et le réseau TER. « Hubs ferroviaires », à développer et à promouvoir*
- Vérifier que les comptes TGV ne se dégradent pas, du fait de la multiplication des LGV*
- Les LGV les plus rentables ont été réalisées les premières, cela peut poser problème*

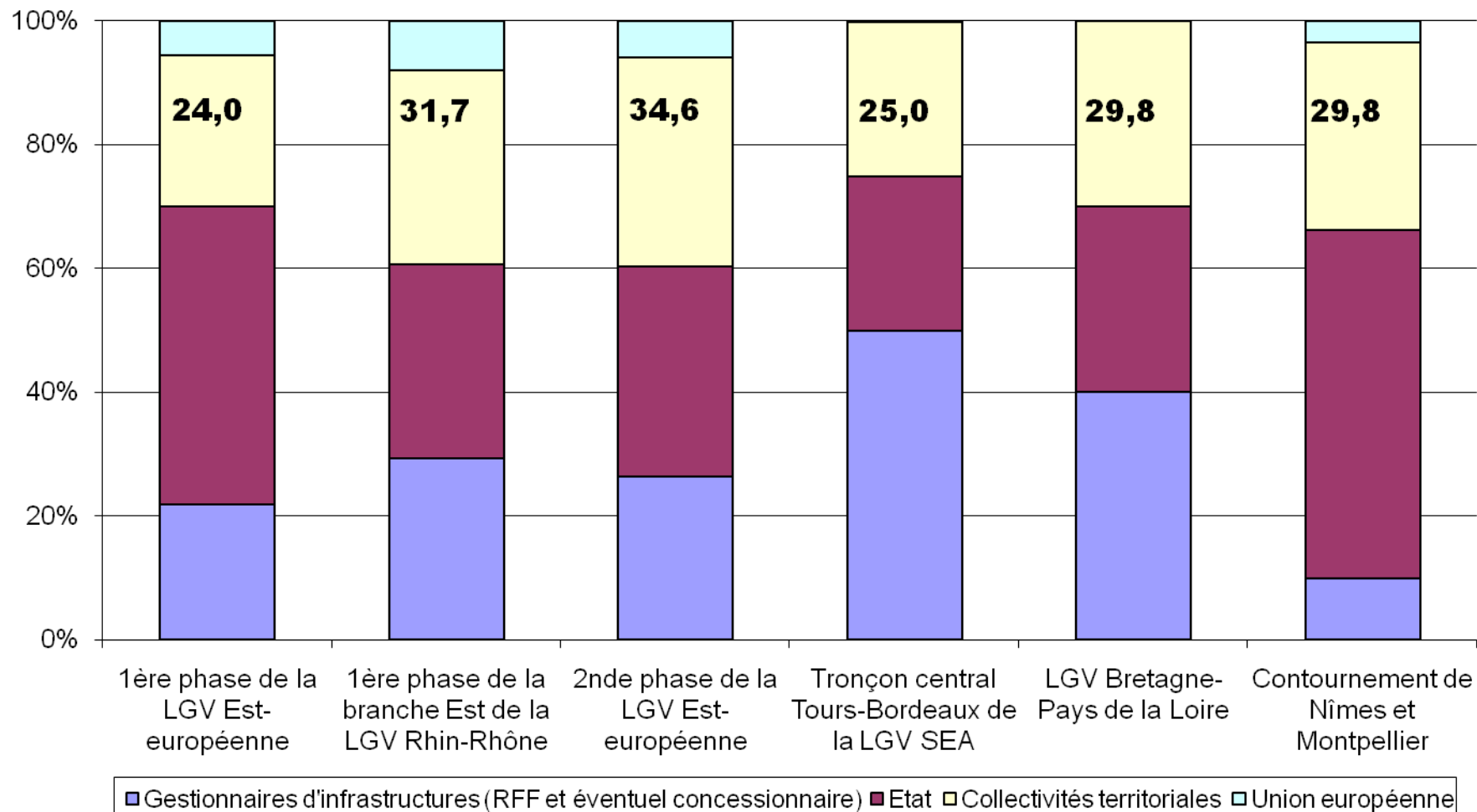
LES PRINCIPES

- *L'Etat, RFF, les collectivités intéressées autour de la même table, le plus tôt possible, apprendre à partager des raisonnements, à faire confiance*
- *Importance d'un médiateur extérieur*
- *Entre projets d'intérêt équivalent, le bouclage du financement permet d'aller plus vite.
Exemple, TGV Est 2e phase, TGV Bretagne Pays de Loire,*
- *Cela marche bien lorsque les Conseils régionaux sont chefs de files et rassemblent sans arrière pensée*

LA REGLE DE BASE

- 2000, 1^{er} TGV avec apport local, LGV Est, JC GAYSSOT, pour l'Etat, avait mis 8 Milliards F, sur la table. Solde, 23,5% pour les collectivités. Des règles ont été fixées depuis
- RFF ne peut financer que le montant que les futurs péages pourront amortir (article 4 décret)
- Les fonds européens possibles sur le réseau RTE
- Un partage moitié-moitié (50% Etat) du solde entre l'Etat et l'ensemble des collectivités intéressées au titre du développement local (80% Etat pour la part fret en cas de mixité)

Répartition des financements des LGV (%)



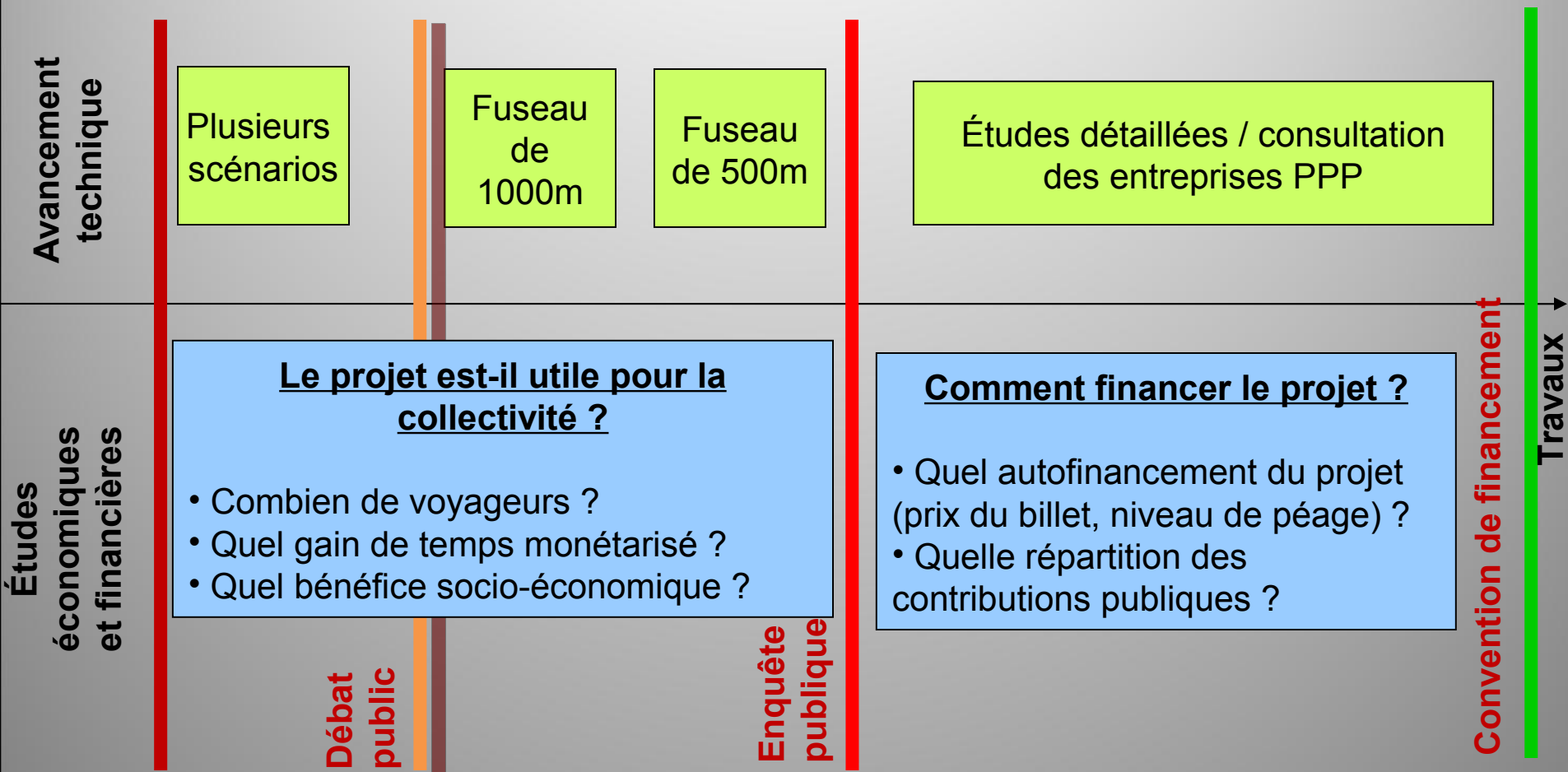
La part à la charge des collectivités varie donc entre 25% et 35 % du coût

- Trouver des montants élevés (5 à 7 M € par km de ligne nouvelle), rassembler les contributeurs*
- Mais un nombre excessif peut rendre l'équilibre complexe (LGV Est 16 collectivités, SEA, 58 collectivités !). De plus, chaque collectivité a tendance à demander des contreparties...*
- La démarche prend du temps, de l'énergie, la continuité politique locale n'est pas toujours assurée*
- Rôle fondamental des grands élus et des Régions pour trouver le bon équilibre, dépasser les questions d'ego. J'ai pu disposer de relais et de conseils formidables, notamment pour la LGV Est*

LE FINANCEMENT, NI TROP TÔT, NI TROP TARD

- Les étapes essentielles, débat public, niveau de l'intérêt général, opportunité du projet, enquête publique, expression des intérêts particuliers
- Apprendre à travailler ensemble, des études préalables approfondies font gagner du temps
- Le mode de réalisation, concession, partenariat public-privé, maîtrise d'ouvrage de RFF, relativement neutre pour la recherche des financements publics
- Les étapes de la discussion sur le financement, rester pragmatique. Mais il faut apprendre à jouer avec le temps, obstiné et opiniâtre
- Une seule constante, convaincre chaque interlocuteur que, sans lui, le projet ne verra pas le jour

Les étapes de la préparation du projet



Pour réussir

- *Avancement parallèle des procédures techniques et des études économiques*
- *Ne pas chercher à sauter ou à inverser des étapes. Le projet doit élargir progressivement sa zone de consensus*
- *Le financement intervient à la fin. Dernière étape fondamentale avant le début des travaux*
- *Concertations possibles de type Grenelle aux différentes étapes*

Ce qui peut pénaliser, retarder

- Des oppositions sur les options, tracés ou dessertes, les arbitrages nationaux toujours aléatoires*
- Des oppositions fortes localisées sur le tracé*
- Des divisions entre élus ou collectivités sur l'opportunité ou les fonctionnalités de la LGV*
- Des demandes de contreparties disproportionnées*
- Des difficultés de rentabilité du projet, trouver la bonne association entre bénéficiaires et clientèles*
- Des divergences entre constructeur (RFF) et utilisateurs (SNCF ou autres demain)*
- Des lacunes au niveau de leaderships régionaux...*

Ce qui peut favoriser, Exemple TGV Est 2^e phase

- Une prise en charge en amont, un élargissement progressif de la zone de consensus*
- Des études techniques avancées*
- Un pacte de solidarité, leaders et collectivités*
- Des arbitrages en consensus au niveau local*
- Accepter de payer en fonction du projet, pas de sa vision politique de l'intérêt attendu*
- Une implication personnelle d'hommes publics importants pour la réussite du projet*

En guise de conclusion provisoire

- Pas de recette, chaque projet a sa propre histoire*
- Grenelle apporte une chance, aménagement des territoires, réduction des inégalités, mobilité*
- A toutes les régions et collectivités concernées par le TGV Grand Centre de la saisir*
- Penser dès le début réseau TER-TGV*
- Importance des études et des manifestations d'approfondissement et de soutien*