

Monsieur Jean Claude JUZAN
Comité des Quartiers du Monteil
2, allée des Vignes
33600 PESSAC

Réf : 2006/SQR/RMO1035

Bordeaux, le 18/01/2007

Monsieur,

Vous avez bien voulu adresser une question relative au projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, à la Commission du Débat Public et je vous en remercie.

Question posée par le Comité des Quartiers du Monteil
13, rue Henri Frugés 33600 Pessac

A l'heure actuelle le financement de l'entretien des infrastructures de RFF est assuré par les péages que payent les différents opérateurs ferroviaires afin de pouvoir circuler sur les rails. Ces péages émanent des différentes circulations des trains TER, Fret, Rapides et Express ainsi que des TGV.

Les TGV assurant une grande partie du volume global de ces péages.

Si nous assistons à un Partenariat Public Privé pour le financement de cette Ligne à Grande Vitesse ne risque t'on pas :

Ø Que l'ensemble de ces péages ne serve plus à l'entretien des voies voir au désendettement de RFF mais aussi qu'il serve à rémunérer les différents actionnaires ?

Ø Que l'ensemble de ces péages serve uniquement au financement de l'entretien des Lignes à Grande Vitesse ?

Dans ces deux cas nous risquons d'avoir une augmentation du coût des péages par un désengagement des péages TGV sur les lignes classiques ce qui peut entraîner à plus ou moins long terme un transfert des trafics TER et Fret du rail vers la route.

Comment va être financé la future Ligne à Grande Vitesse ?

Nous avons transmis votre demande au « service » qui nous est apparu le plus qualifié pour vous apporter une réponse la plus complète possible. Celle-ci vous est transmise sous le contrôle et la responsabilité de la CPDP qui, hormis les questions qui touchent directement l'organisation du débat, n'est pas rédactrice des réponses, a fortiori lorsqu'elles sont techniques.

Réponse rédigée par RFF:

Votre question porte sur le montage financier du projet et sur l'incidence des péages en fonction de son bénéficiaire.

Concernant le financement, deux stratégies peuvent ainsi être recherchées pour les infrastructures ferroviaires, le financement classique ou les financements innovants. Le

plan de financement d'un tel projet peut être:

- soit public : Etat, Collectivités territoriales, pays voisins intéressés, Union Européenne, RFF et SNCF (exemple de la LGV Est) ;

- soit en partenariat public-privé: sous forme de concession (exemple de la ligne Perpignan-Figueras) ou sous forme de contrat de partenariat (exemple du projet de la ligne de contournement Nîmes-Montpellier). A noter que dans le cas présent, le projet étant considéré comme une priorité du Réseau transeuropéen de transport (cf. dossier du Maître d'ouvrage p.30), l'Union Européenne pourra participer a son financement en particulier pour la partie transfrontalière.

Dans le cas de la concession qui peut être "adossée" sur une partie de financement public si l'équilibre n'est pas atteint, le concessionnaire finance, réalise, exploite et entretient la ligne; sa part d'investissement est directement rémunérée par les péages d'utilisation de l'infrastructure. Dans le cas du contrat de partenariat, le cocontractant peut financer (en partie), réaliser et entretenir la ligne mais il n'assure pas son exploitation qui reste à RFF qui lui verse un loyer.

A titre d'exemple, on peut citer l'exemple de La LGV Est européenne, qui sera mise en service en 2007 : première LGV dont la réalisation a été cofinancée à hauteur de 39% par l'Etat, 22% par RFF, et 39% par les autres collectivités (dont L'Union Européenne, le Grand Duché du Luxembourg et les 17 collectivités régionales et locales traversées) du coût prévisionnel du projet (3,125 milliards d'euros aux conditions économiques de 1997).

Ces différentes possibilités de financement seront étudiées le moment venu avec les acteurs et partenaires concernés c'est-à-dire l'Etat, l'Union Européenne et les collectivités territoriales principalement.

La participation de RFF au financement découle de l'article 4 de l'arrêté de création de l'établissement public qui oblige RFF à ne pas aggraver sa dette par de nouveaux investissements et donc à équilibrer le compte de chacun des projets dans lequel il s'engage, en prenant en compte le montant des péages que RFF peut escompter de la part des exploitants ferroviaires (SNCF ou autres) sur une durée donnée (en général 50 ans pour une ligne nouvelle). Dans le schéma classique, le financement apporté par RFF n'est ainsi pas autre chose que la contribution des usagers via les péages payés par les exploitants.

En ce qui concerne l'Etat, le gouvernement a créé une Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) chargée d'étudier le financement des "50 grands projets pour une France attractive dans une Europe dynamique" retenus lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003. L'AFITF est alimentée par les dividendes des sociétés d'autoroutes.

Les modalités de financement du projet Bordeaux-Espagne ne sont bien sûr pas, à ce stade du projet, définies. Ce n'est qu'à l'issue des études qui permettront de préciser le projet en fonction de la décision qui sera prise à la suite du débat public, qu'une estimation précise du coût de ce projet pourra être faite. Ensuite, et on le voit dans le cas du projet de LGV Tours-Bordeaux, ce n'est qu'au moment de l'engagement de la phase de réalisation à proprement parler que la question du montage financier sera étudiée en fonction de mode de financement et de la procédure de réalisation qui sera alors retenue. Ce n'est donc pas avant 7 à 8 ans que cette question se posera, avec effectivement à cette époque la nécessité d'examiner les possibilités contributives des différents partenaires publics et privés sollicités.

A noter, comme l'a indiqué la SNCF, que même actuellement le prix du billet n'est plus directement lié à la distance parcourue mais au service rendu par les trajets offerts.

Concernant les péages:

Le montant total de l'investissement pour RFF a en revanche une répercussion sur les péages de l'infrastructure demandés aux transporteurs (SNCF ou autres d'ici la mise en service de la ligne).

En effet, les ressources annuelles de RFF proviennent principalement des redevances d'utilisation des infrastructures (péages) et des dotations complémentaires versées par l'Etat pour permettre d'assurer l'ensemble des opérations d'exploitation, d'entretien et de maintenance du réseau ferré national. A titre d'exemple en 2005, les redevances d'utilisation d'infrastructures ont représenté 2,45 milliards d'euros, et la dotation financière de l'Etat 1 milliard d'euros (cf. bilan RFF). Cette disposition perdurera quel que soit le montage financier qui sera retenu pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne dans l'hypothèse de réalisation d'une ligne nouvelle (scénarios 2 et 3).

Dans le cas de réalisation de ligne nouvelle ou d'opération d'investissement, la contribution financière de RFF est calculée sur l'évaluation des recettes potentielles nouvelles (sur 50 ans pour une ligne nouvelle) qui gagent les emprunts. Les recettes sont donc utilisées à l'amortissement de l'investissement fait par RFF et aux frais de maintenance et d'entretien de la partie du réseau concernée par le projet, et non à l'entretien du réseau en général. Lorsqu'il y a concession, le système restera le même, les recettes versées au concessionnaire doivent en principe amortir sur la durée de la concession les investissements réalisés par le concessionnaire ainsi que le coût de maintenance et d'exploitation à sa charge pendant la durée de la concession.

J'espère que ces éléments répondent à votre interrogation.

Vous renouvelant nos remerciements pour l'intérêt que vous portez au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes salutations.

Jean-Pierre CHAUSSADE



Président