

Financement du système LGV PACA
moteur d'un réseau ferroviaire à haute
performance
en Provence Alpes Côte d'Azur

Point d'étape de
la mission de financement LGV PACA

Comité de pilotage du 17 janvier 2011

La mission assignée par les ministres en septembre 2009

1. *« Nous vous demandons d'élaborer avec l'ensemble des partenaires concernés un protocole qui définisse le programme de ces études ainsi que les modalités de leur financement. »*
2. *« Compte tenu de l'ampleur du projet et des financements qui devront être mobilisés, nous vous demandons de mener une mission sur le financement de ce projet de grande envergure, en proposant d'éventuels phasages pour sa réalisation. »*

Calendrier de la mission de financement

- Automne 2009 - convention de partenariat pour les études
- Automne 2010 - premiers exercices de chiffrage
 - sur la base des travaux et des chiffres du secrétariat permanent,
 - avec le concours de la DGFIP pour les ressources des collectivités
 - lors de 3 réunions du comité technique: sept et nov. 2010, jan. 2011
- Premier semestre 2011
 - Examen des scénarios proposés pour sélection au COPIL de juin et de la « solution de référence » (sans projet LGV)
- Second semestre 2011 - approfondissement des études sur:
 - 3 ou 4 scénarios retenus par le COPIL de juin –**phasages** associés
 - **Modèles** des transporteurs (→ part contributive des usagers)
 - **Potentiel contributif** des diverses collectivités
- Premier semestre 2012 - réponses aux 6 questions posées

Les 6 questions auxquelles la mission devra donner réponse

- I. Quelle est la **consistance des travaux d'infrastructures** à financer ?
- II. Quelle peut être la contribution des **usagers** aussi bien TER que TGV ? Quel autofinancement RFF pourrait-il apporter (au titre de l'article 4)?
Quels sont les modèles économiques des transporteurs ? Avec quels péages ?
- III. Quelles subventions demander aux **collectivités territoriales**?
Sur quelles bases fiscales? Avec quelle prise en compte de l'investissement en matériel roulant et des dépenses d'exploitation?
En examinant la question de façon globale ou consolidée, avant toute répartition équitable entre elles, en fonction aussi des réformes législatives intervenues.
- IV. Quelle part à **l'Etat**, selon les critères associés à la loi Grenelle II?
- V. Quelle part à **l'Europe** au titre des réseaux transeuropéens et à **Monaco** ?
- VI. Comment les **modes de réalisation** (DSP, contrat de partenariat ou marché public) et les **phasages** envisageables du projet peuvent-ils influencer sur le niveau et la répartition des contributions de ces parties prenantes et leurs **modes de financement** (emprunts, etc.) ?

Une question des plus ouvertes, la part des usagers au financement

- Références de lignes LGV récentes (moins coûteuses):
 - RFF chiffrait en 2008 son autofinancement pour la LGV PACA dans les fourchettes 8-18 en % et 1-2 milliards € en valeur absolue.
 - Tours-Bordeaux concédé: 50% au final (pour 40% à l'origine)
 - Bretagne-Pays de Loire (BPL), en ppp: 40% (dialogue compétitif)
 - Bordeaux-Toulouse (GPSO): une fourchette 15-35% (phase études)
- Pour le réseau classique le CPER en cours a retenu 6%
 - Un taux de 10% semble plus conforme à un réseau très modernisé
- La question, à éclairer par les études socio-économiques puis un débat entre les acteurs du système ferroviaire en jeu, est politique : quelle sera la bonne mesure pour partager le financement entre les usagers ou clients, d'une part, et les contribuables de l'autre ?
 - Nous avons retenu pour l'heure les fourchettes 10-35 LGV et 6-10 RC⁵

Le fort du financement restera public

- Le précédent des lignes LGV récentes fixe le partage entre les collectivités territoriales et l'Etat:
 - une fois défalquées les contributions susceptibles d'être apportées par l'Union Européenne ou, au cas particulier, par Monaco :
 - LGV voyageurs partage 50%-50% Etat-CT
 - LGV mixte voyageurs-fret partage 2/3-1/3 Etat-CT
 - section internationale prise en charge à 100% par l'Etat
- Pour les aménagements du réseau classique la pratique des CPER a retenu une clef différente pour le financement public :
 - partage 1/3-2/3 Etat-CT (Conseil régional et conseils généraux)
- L'Europe peut contribuer, au titre des RTE-Transports
 - Au mieux à 30% sur une section internationale et à 10% en amont immédiat, là où **Monaco peut aussi être appelé à contribuer**

Une hypothèse de phasage

SCENARIO MDS TC

Les chiffres de ce tableau sont repris des travaux du Secrétariat permanent à titre strictement indicatif. Ils devront être actualisés au fur et à mesure des résultats des études lancées par RFF en vue de l'enquête d'utilité publique.

Phases	Section infrastructure nouvelle LGV	Aménagements du réseau classique en continuité LGV	Gares (infrastructure)	sous-total projet LGV	Aménagements du réseau classique hors projet LGV	TOTAL MME€ aux ce 1/2008
Phase 1 -2020	est-Var-Nice et traversée de Marseille 5,26	4° voie PLM & Huveaune 0,39	1,65	7,30	1,30	8,60
Phase 2 (intermédiaire 2025)	Marseille-Toulon 1,88	3° voie Ouest Toulon 0,22	0,07	2,17	0,91	3,08
Phase 3 (intermédiaire 2030)	Toulon-est-Var 1,82	4° voie St Cyr La Seyne 0,39		2,21	0,72	2,93
Sous-Total scénario	8,96	1,01	1,72	11,69	2,92	14,61
Phase ultérieure 2040 au plus tard	Nice-Italie 4,2		0,79	4,99	1	6
Total scénario	13,16	1,01	2,51	16,68	3,92	20,61
MONTANTS AJUSTES						

Synthèse sur le système LGV-RC PACA

Hypothèse basse de contribution des usagers

SCENARIO MDS TC		hypothèse clients à 10% (LGV)	Répartition du système LGV-RC PACA total			
Phases	TOTAL MME (ce 1/2008)		Clients (dont RFF)	Etat	CT	EU & Monaco
Phase 1 - Horizon 2020	8,60	0,8	3,3	3,6	0,9	
Phase 2 (intermédiaire 2025)	3,08	0,3	1,3	1,5	0,0	
Phase 3 (intermédiaire 2030)	2,93	0,3	1,2	1,5	0,0	
Sous-Total scénario	14,61	1,3	5,8	6,6	0,9	
Phase ultérieure <2040	6,00	0,6	2,6	1,7	1,1	
Total scénario	20,61	1,9	8,4	8,4	2,0	
		9%	41%	41%	10%	

Les contributions par habitant figurant ci-contre sont calculées sur la base de 5 millions d'habitants pour la région Provence Alpes Côtes d'Azur.

Marseille à Nice	1328€ Hab*25 ans 53 € Hab-an
Marseille à Vintimille	1 673 € Hab*25 ans 67 € Hab-an

Synthèse sur le système LGV-RC PACA

Hypothèse haute de contribution des usagers

SCENARIO MDS TC

Phases	TOTAL MME (ce 1/2008)
Phase 1 - Horizon 2020	8,60
Phase 2 (intermédiaire 2025)	3,08
Phase 3 (intermédiaire 2030)	2,93
Sous-Total scénario	14,61
Phase ultérieure <2040	6,00
Total scénario	20,61

hypothèse
clients à
35% (LGV)

Répartition du système LGV-RC PACA total

Clients (dont RFF)	Etat	CT	EU & Monaco
2,7	2,3	2,7	0,9
0,9	1,0	1,2	0,0
0,9	0,9	1,1	0,0
4,4	4,3	5,1	0,9
1,1	2,3	1,5	1,1
5,5	6,5	6,6	2,0
27%	32%	32%	10%

Les contributions par habitant figurant ci-contre sont calculées sur la base de 5 millions d'habitants pour la région Provence Alpes Côtes d'Azur.

Marseille à Nice	1020€/ Hab*25 ans 41 €/Hab-an
Marseille à Vintimille	1 326 €/ Hab*25 ans 53 €/Hab-an

Synthèse sur le système LGV-RC PACA

Hypothèse médiane de contribution des usagers

SCENARIO MDS TC		hypothèse clients à 20% (LGV)	Répartition du système LGV-RC PACA total			
Phases	TOTAL MME (ce 1/2008)		Clients (dont RFF)	Etat	CT	EU & Monaco
Phase 1 - Horizon 2020	8,60	1,6	2,9	3,2	0,9	
Phase 2 (intermédiaire 2025)	3,08	0,5	1,1	1,4	0,0	
Phase 3 (intermédiaire 2030)	2,93	0,5	1,1	1,3	0,0	
Sous-Total scénario	14,61	2,6	5,1	6,0	0,9	
Phase ultérieure <2040	6,00	0,9	2,4	1,6	1,1	
Total scénario	20,61	3,5	7,6	7,6	2,0	
		17%	37%	37%	10%	

Les contributions par habitant figurant ci-contre sont calculées sur la base de 5 millions d'habitants pour la région Provence Alpes Côtes d'Azur.

Marseille à Nice	1195€/ Hab*25 ans 48 €/Hab-an
Marseille à Vintimille	1 518 €/ Hab*25 ans 61 €/Hab-an

Synthèse sur les besoins de financement du système LGV-RC PACA

- La première phase s'estime à 8,6 Milliards € répartis:
 - Clients : 0,8 à 2,7 Md€ avec médiane à 1,6 Md€
 - Etat : 2,3 à 3,3 Md € avec médiane à 2,9 Md€
 - Collectivités : 2,7 à 3,6 Md € avec médiane à 3,3 Md€ (650 €/Hab)
 - EU+Monaco: 0,9 Md€
- Les 3 premières phases = 14,6 Milliards € répartis:
 - Clients : 1,3 à 4,4 Md€ avec médiane à 2,6 Md€
 - Etat : 4,3 à 5,8 Md € avec médiane à 5,1 Md€
 - Collectivités : 5,1 à 6,6 Md € avec médiane à 6 Md€ (1200 €/Hab)
 - EU+Monaco: 0,9 Md€
- La phase ultérieure ressort à 6 Milliards € à rajouter
 - Clients : 0,6 à 1,1 Md € avec médiane à 0,9 Md€
 - Etat : 2,3 à 2,6 Md € avec médiane à 2,4 Md€
 - Collectivités : 1,5 à 1,7 Md € avec médiane à 1,6 Md€ (330 €/Hab)
 - EU+Monaco: 1,1 Md€

Premiers travaux sur les recettes fiscales des collectivités de PACA

Travaux de la mission de financement, conduits avec le concours de la DGFIP (niveau régional et national) :

1. inventaire des recettes fiscales actuelles des trois niveaux de collectivités territoriales concernées – région, départements et communes avec leurs groupements
2. inventaire de celles dont elles pourraient disposer, notamment par extension des dispositifs fiscaux adoptés pour les besoins spécifiques de la région Ile-de-France,
3. examen des majorations de taux propres à couvrir des annuités de l'ordre de 200 à 300 M€ soit 40 à 60 € par habitant de la région Provence Alpes Côte d'Azur (supposée alors compter 5 millions d'habitants).

Première approche des produits fiscaux des collectivités de PACA

2007 produit		Communes et regroupements				CG	régions
€ / habitant	total	TH	TP	TFB	TFNB	toutes taxes	
Provence	1179	222	306	238	7	323	83
Alpes C. Azur		66%				27%	7%

Selon les analyses de la DRFIP:

- de manière globale, tant au niveau des produits de fonctionnement que de l'ensemble des ressources fiscales, le Conseil Régional pèse un peu plus de 10%, poids comparable à celui des GFP. Les Conseils Généraux représentent 30% tandis que la part de l'ensemble des communes approche 45%.
- Le Conseil Régional a des ressources fiscales de 177 €/habitant alors que la moyenne (Conseils Régionaux de métropole hors Ile de France et Corse) est de 183 €/habitant.
- Les conseils Généraux 06, 13 et 83 ont des ressources fiscales de 732, 669 et 633 €/habitant respectivement pour une moyenne de 557€/habitant (Départements de 1 million d'habitants et plus).
- Quant aux ressources fiscales des 39 communes et des 12 groupements impactés par le tracé potentiel de la LGV et analysés à ce titre par la Direction Régionale des Finances Publiques de PACA, elles varient dans de très grandes proportions, reflétant la dispersion de leur démographie mais aussi de leur richesse.

Calendrier de la mission de financement

- Automne 2009 - convention de partenariat pour les études
- Automne 2010 - premiers exercices de chiffrage
 - sur la base des travaux et des chiffres du secrétariat permanent,
 - avec le concours de la DGFIP pour les ressources des collectivités
 - lors de 3 réunions du comité technique: sept et nov. 2010, jan. 2011
- Premier semestre 2011
 - Examen des scénarios proposés pour sélection au COPIL de juin et de la « solution de référence » (sans projet LGV)
- Second semestre 2011 - approfondissement des études sur:
 - 3 ou 4 scénarios retenus par le COPIL de juin – **phasages** associés
 - **Modèles** des transporteurs (→ part contributive des usagers)
 - **Potentiel contributif** des diverses collectivités
- Premier semestre 2012 - réponses aux 6 questions posées