

Le financement du TGV-Est

Les textes qui suivent, en annexe, détaillent les négociations intervenues entre l'administration et les collectivités locales, notamment régionales, au sujet de la décision de réaliser et de financer la liaison nouvelle ferroviaire à grande vitesse dite TGV-Est. L'attention a bien évidemment été focalisée sur les modalités de financement arrêtées, qui sont inédites en France et peuvent servir d'exemple pour d'autres projets.

Les études économiques et financières ont été nombreuses sur ce projet et toutes, elles ont établi que sur des bases strictement financières ce projet n'était pas « rentable » au sens que ses coûts – d'investissement et d'exploitation – excédaient largement les profits à en attendre.

Dans la mesure où sur le plan politique la décision était prise de réaliser quand même ce projet, qui a bien d'autres « avantages » qu'une analyse financière ne peut en révéler, il restait à estimer ces avantages (des « externalités » positives non « internalisées » et des effets d'aménagement du territoire) et à demander à ceux qui en bénéficieront de contribuer au financement du projet, ce qui est conforme à la théorie économique.

Le coût de la ligne, hors matériel roulant, est de 20.5 MdF. La SNCF en versera 1.25 au titre de transporteur, pour les bâtiments commerciaux des gares, les garages des rames et les ateliers d'entretien (en revanche le matériel roulant sera entièrement à sa charge); l'infrastructure qui relève de RFF est évaluée à 19.25 MdF, dont 15.7 seront financés par des concours publics.

La négociation a été longue et difficile. Elle a concerné, outre les partenaires naturels pour un projet de ligne nouvelle ferroviaire : l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités locales concernées, l'Union européenne (le projet étant d'intérêt européen), le Grand Duché du Luxembourg, à qui une contribution a été demandée et même EDF, car des pistes d'économies importantes ont pu être trouvées sur l'alimentation électrique de la ligne. D'autres « externalités » sont intervenues, comme la nécessité d'affirmer que d'autres projets de lignes nouvelles de TGV (en l'occurrence le TGV Rhin-Rhône) ne seraient ni abandonnées, ni même retardées du fait de la réalisation du TGV Est : le gouvernement a dû s'engager à prendre une déclaration d'utilité publique avant la fin 2001.

Une fois le principe de la réalisation de la ligne acquis, des variantes de tracé ont été négociées contre des participations régionales au financement. Ainsi, la décision de construire la ligne jusqu'à Baudrecourt (qui permet de gagner 20 minutes sur le temps de parcours Paris-Strasbourg par rapport au projet initial, mettant les deux villes à 2 heures 20 l'une de l'autre), a-t-elle emporté l'adhésion de la région Alsace.

L'amélioration des dessertes régionales a aussi fait l'objet de négociations serrées. Elle permettra la desserte par le « système TGV » des villes comme Epinal ; Remiremont ou Saint-Dié. Cette électrification des lignes des Vosges a fait l'objet d'un accord de financement séparé de l'accord du 29 janvier 1999, mais signé le même jour, par les élus concernés, l'Etat, RFF et le Feder, fonds européen de développement régional.

Les discussions ne sont pas closes, avec les Régions reliées ou traversées, ou encore avec des villes auxquelles des contributions sont demandées. Mais la décision est prise et les modifications attendues seront marginales en ce qui concerne le projet proprement dit ou elles concerneront les dessertes régionales à restructurer pour tenir compte de l'arrivée de la ligne nouvelle sur ces territoires.

Un point important mérite d'être souligné pour finir : il concerne l'introduction d'un intéressement aux résultats d'exploitation de la ligne nouvelle. Un droit de retour est ainsi institué au bénéfice des trois Régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, sur le tiers du surplus éventuel des résultats d'exploitation obtenus par RFF pendant les vingt premières années d'exploitation (péages d'infrastructure déduction faite des coûts d'exploitation) par rapport aux prévisions. Ce droit de retour porte au maximum sur 0,41 MdF pour l'Alsace, 0,47 MdF pour la Lorraine et 0,22 MdF pour la Champagne-Ardenne.

Cette « clause de bonne fortune » serait mise en œuvre si en fait la ligne dépassait les prévisions économiques du rapport de Christian de Fenoyl, qui estime à 7% le taux de rentabilité interne du projet.

Réunion du 29 janvier 1999 relative à la première phase du TGV Est-européen

Le 29 janvier 1999, M. Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a réuni l'ensemble des partenaires associés à la réalisation et au financement du TGV Est-européen. Ont ainsi participé à la réunion : (...)

Préambule

Le TGV Est-européen a été déclaré d'utilité publique par décret du 14 mai 1996, publié au Journal Officiel de la République française le 15 mai 1996.

Le 4 février 1998, le Gouvernement a confirmé l'engagement de réaliser une ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et Strasbourg, et a retenu une première phase de travaux comportant la réalisation de la ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne et Vandières, avec un prolongement possible jusqu'à Baudrecourt, ainsi que les aménagements prévus de la section Strasbourg-Kehl. Dans le cadre de cette première phase, il a été décidé de réaliser les études d'avant-projet détaillé sur la totalité du projet déclaré d'utilité publique. Enfin, le Gouvernement a annoncé que l'Etat participerait au financement de cette première phase à hauteur de 8 milliards de francs, dans la mesure où les participations des autres financeurs permettraient de boucler le plan de financement.

En application des décisions du 4 février 1998, un protocole de réalisation et de financement des études d'avant-projet détaillé et des travaux préliminaires a été signé le 24 février 1998 entre l'Etat, les collectivités territoriales concernées, Réseau ferré de France et la SNCF.

Dans le prolongement de ces décisions, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a mis en place, en juin 1998, une mission relative au financement de la première phase du TGV Est-européen, confiée à M. Christian de FENOYL, Ingénieur général des Ponts et Chaussées. Celui-ci vient de remettre ses conclusions et propositions.

Après examen de ces propositions, l'Etat, les collectivités territoriales concernées, Réseau ferré de France et la SNCF s'engagent, chacun pour ce qui le concerne, selon les termes des relevés de décisions ci-joints, portant l'un sur la réalisation et le financement de la première phase du TGV Est-européen, l'autre sur la réalisation et le financement de l'électrification des lignes ferroviaires des Vosges.

* * *

La décision de réaliser la première phase du TGV Est-européen répond à des besoins de transport et à une préoccupation d'aménagement du territoire à l'échelon national et européen. Ce projet présente une forte dimension européenne. Il figure depuis 1994 parmi les 14 projets prioritaires du réseau trans-européen de transports. La dimension européenne du projet a été renforcée par la signature, en 1992, de protocoles d'accord avec l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg.

Cette réalisation de la première phase du TGV Est-européen s'inscrit dans le cadre des orientations relatives au développement du réseau ferroviaire à grande vitesse définies par le Gouvernement le 4 février 1998. Dans ce cadre, les études relatives à la première phase du TGV Rhin-Rhône seront poursuivies, en vue d'une déclaration d'utilité publique à la fin de 2001 et de sa réalisation par étapes.

Le TGV Est-européen s'inscrit également dans le cadre des orientations du Gouvernement relatives aux schémas de service. La première phase de cette ligne nouvelle, définie dans le relevé de décisions ci-joint relatif à la réalisation et au financement de la première phase du TGV Est-européen, permettra de réduire considérablement les temps de parcours entre Paris, les principales villes de l'est de la France, les principales villes du sud de l'Allemagne, et le Grand-Duché de Luxembourg. Elle se situe dans la perspective d'un renforcement de l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg.

Les raccordements de la ligne nouvelle au réseau ferroviaire existant permettront de diffuser l'effet de la grande vitesse vers les Ardennes, le sud de la Marne, le nord de la Lorraine, le Luxembourg, la Meurthe-et-Moselle, les vallées vosgiennes et l'Alsace. Le raccordement de Baudrecourt vers Sarrebruck et Francfort et l'interconnexion au réseau allemand par le pont de Kehl, en Alsace, permettront d'assurer des liaisons performantes entre la France et l'Allemagne.

La création de trois gares d'interconnexion sur la ligne nouvelle permettra de faire bénéficier les régions de l'est de la France de relations province - province performantes offertes par l'interconnexion des TGV en Ile-de-France. Des études complémentaires seront réalisées afin de permettre l'insertion de ces gares dans leur tissu économique, et notamment celle de la gare Lorraine dans le système de transports local.

La première phase du TGV Est-européen contribuera également à l'aménagement du territoire en apportant aux régions, aux départements et aux villes de l'est de la France des conditions favorables à leur développement économique.

La ligne nouvelle sera réalisée dans le souci de minimiser ses impacts sur l'environnement. A cet égard, une attention particulière sera apportée aux nuisances sonores, notamment au sud de Reims, ainsi qu'aux abords de Chelles et à l'insertion de l'infrastructure nouvelle dans le paysage, y compris sur le franchissement de la vallée de la Moselle.

Afin de permettre une desserte directe des vallées vosgiennes par TGV, l'électrification des lignes ferroviaires des Vosges, de Blainville à Remiremont et de Lunéville à Saint-Dié, sera réalisée en vue d'une mise en service simultanée à celle de la première phase du TGV Est-européen.

Le rôle de l'atelier de révision de Bischheim pour les révisions lourdes des rames TGV en sus des révisions déjà pratiquées, est confirmé.

Parallèlement à la réalisation de cette première phase, et de façon complémentaire, des améliorations du réseau ferroviaire classique desservant les régions de l'est de la France seront mises en oeuvre dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-Région. Ces améliorations porteront sur la modernisation du réseau existant et le traitement des problèmes de capacité, notamment à proximité des agglomérations.

Relevé de décisions relatif à la réalisation et au financement de la première phase du TGV Est-européen : Vaires-Baudrecourt

A l'issue de la réunion du 29 janvier 1999, et en conformité avec les décisions du Gouvernement du 4 février 1998, il est convenu ce qui suit entre les signataires du présent relevé de décisions :

I – Consistance de la première phase du TGV Est-européen

La ligne nouvelle

La première phase du TGV Est-européen consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse de Vaires-sur-Marne (en région Ile-de-France) à Baudrecourt (en région Lorraine), conformément au projet déclaré d'utilité publique. Cette première phase implique une déclaration d'utilité publique complémentaire pour la modification du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au droit de Baudrecourt, afin de permettre les liaisons vers Strasbourg. Pour cette première phase, le matériel roulant sera constitué de rames TGV 320 km/h non pendulaires.

Les aménagements complémentaires

Conformément à la déclaration d'utilité publique, la première phase comporte la création des trois gares nouvelles, Champagne-Ardenne, Meuse et Lorraine, ainsi que les raccordements et aménagements terminaux nécessaires sur le réseau existant.

La première phase inclut la réalisation des travaux prévus sur la section Strasbourg - Kehl, et notamment les aménagements nécessaires du pont ferroviaire de Kehl.

Elle inclut également le financement de la totalité des acquisitions et des réaménagements fonciers en Alsace.

L'électrification des lignes ferroviaires des Vosges (de Lunéville à Saint-Dié et de Blainville à Remiremont) fait l'objet simultanément d'une convention spécifique entre l'Etat, la Région Lorraine et Réseau ferré de France, en vue d'une mise en service concomitante à celle de la première phase du TGV Est-européen.

Les dessertes

Les dessertes assurées par TGV directs, dès la première phase du projet, seront celles prévues dans le cadre de la déclaration d'utilité publique.

II – Partage du financement

Le coût total de la première phase du TGV Est-européen, hors électrification des lignes ferroviaires des Vosges, est évalué à 20,5 milliards de francs hors taxes aux conditions économiques de juin 1997. Il comprend les investissements relevant du périmètre RFF (19,25 milliards de francs) et les investissements d'installations fixes relevant du périmètre SNCF (1,25 milliards de francs). Les investissements en matériel roulant ne sont pas compris dans ces coûts.

Le montant des concours publics est fixé à 15,7 milliards de francs aux conditions économiques de juin 1997. RFF et la SNCF assureront la part restante du financement dans les conditions décrites aux chapitres III et IV ci-dessous.

Les subventions publiques sont réparties de la façon suivante :

	en millions de francs hors taxes, aux conditions économiques de juin 1997 (indice TP01)
Etat	8 000
Union européenne	2 100
Grand Duché de Luxembourg*	770
Région Ile de France	500
Région Champagne-Ardenne, dont Région, département des Ardennes, département de la Marne, et ville de Reims	participation totale : 815
Région Lorraine	participation totale : 1 665
dont Région	1 332
dont département de la Meuse	27
dont département de la Meurthe-et-Moselle	103
dont département de la Moselle	147
dont département des Vosges	56
Région Alsace	participation totale : 1 850
dont Région	925
dont département du Bas-Rhin	463
dont ville de Strasbourg (CUS)	232
dont département du Haut-Rhin, ville de Colmar et ville de Mulhouse	230

- cf. point IV

Les valeurs ci-dessus, exprimées aux conditions économiques de juin 1997, seront actualisées à la date de leur versement selon l'indice TP01.

Les différentes participations seront versées suivant l'échéancier des dépenses établi par les maîtres d'ouvrage. Un échéancier indicatif sera communiqué par RFF et par la SNCF aux collectivités territoriales concernées avant les délibérations de leurs assemblées.

La participation de l'Etat pourra faire l'objet de versements anticipés, afin de lisser le volume annuel des paiements.

Une convention particulière sera mise en place concernant l'exploitation de la gare nouvelle Meuse, dont le déficit éventuel d'exploitation sera pris en charge par les collectivités intéressées.

III - Clauses d'ajustement

La participation de l'Etat est forfaitaire et fixée à 8 milliards de francs aux conditions économiques de juin 1997.

Prise en compte des risques

En cas de dépassement du coût de réalisation des infrastructures relevant du périmètre RFF, tel que défini au chapitre II, le surcoût constaté sera pris en charge par RFF. En cas de dépassement du coût de réalisation des installations fixes relevant du périmètre SNCF, tel que défini au chapitre II, le surcoût constaté sera pris en charge par la SNCF.

Ajustement au coût final

En cas de réduction du coût de réalisation des infrastructures, tel que défini au chapitre II, les concours financiers des différents partenaires seront réduits en proportion.

Intéressement aux résultats d'exploitation de la ligne

Un droit de retour est institué au bénéfice des trois régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, sur le tiers du surplus éventuel des résultats d'exploitation obtenus par RFF pendant les vingt premières années d'exploitation (péages d'infrastructure déduction faite des coûts d'exploitation) par rapport aux prévisions. Ce droit de retour porte au maximum sur 0,41 milliard de francs pour l'Alsace, 0,47 milliard de francs pour la Lorraine et 0,22 milliard de francs pour la Champagne-Ardenne.

IV- Engagements réciproques des parties et convention finale de financement

Le Grand Duché de Luxembourg n'étant pas signataire du présent relevé de décisions, l'Etat s'engage à obtenir confirmation de la participation financière du Grand Duché inscrite au chapitre II et à mettre au point avec lui les autres modalités liées à la réalisation du projet, pour autant qu'elles concernent le Luxembourg. Il en est de même pour l'Union européenne.

Les collectivités territoriales d'Alsace et de Lorraine s'engagent à proposer les présentes décisions à la délibération de leurs assemblées élues, avant le 30 avril 1999, et s'agissant des Régions Champagne-Ardenne et Ile-de-France, avant le 15 juin 1999.

RFF et la SNCF s'engagent à présenter les présentes décisions à la délibération de leur Conseil d'administration avant le 30 avril 1999.

Sur la base et conformément aux dispositions du présent relevé de décisions, les modalités précises de mise en oeuvre du financement feront l'objet d'une convention finale de réalisation et de financement relative à la première phase du TGV Est-européen.

Une convention précisera les modalités de mise en place des clauses d'intéressement décrites au chapitre III.

Un comité de pilotage veillera à la mise en œuvre des dispositions ci-dessus et s'assurera, dans un souci de transparence, que tous les moyens d'information nécessaires sont mis à la disposition de l'ensemble des partenaires du projet, signataires du présent relevé de décisions.

Sont signataires du présent relevé de décisions : (...)

Relevé de décisions relatif à la réalisation et au financement de l'électrification des lignes ferroviaires des Vosges

A l'issue de la réunion du 29 janvier 1998, il est convenu ce qui suit entre les signataires du présent relevé de décisions.

I - Présentation du projet

L'électrification des lignes ferroviaires des Vosges s'inscrit dans le cadre des aménagements du réseau ferroviaire existant liés au projet TGV Est européen. Cette électrification permettra d'assurer une desserte TGV des villes d'Epinal, Remiremont et Saint-Dié.

Par ailleurs, l'électrification permettra à la Région Lorraine d'améliorer les dessertes régionales et d'améliorer les liaisons entre le nord et le sud de la région.

Enfin, les trains de marchandises pourront être acheminés sans rupture de traction et avec toutes les possibilités qu'offrent les locomotives électriques.

II - Consistance des travaux

Les travaux envisagés comprennent :

- l'électrification des lignes Lunéville - Saint-Dié (51 km en voie unique), Blainville - Epinal - Arches (63 km en double voie) et Arches - Remiremont (15 km de voie unique);
- l'adaptation à l'électrification ou la mise en câble des circuits de télécommunication des deux lignes ;
- l'adaptation ou la modernisation des circuits de signalisation à l'électrification ;
- l'adaptation des postes d'aiguillages ou leur remplacement lorsque l'adaptation n'est pas possible comme à Epinal ;
- l'alimentation électrique des installations.

III - Coût et financement des travaux

Le coût d'objectif des travaux est fixé à 650 millions de francs hors taxes, aux conditions économiques de juin 97.

Les études d'avant-projet détaillé (APD) de l'électrification des lignes des Vosges sont comprises dans les études d'APD du projet de TGV Est européen et financées dans le cadre du protocole de réalisation et de financement de ces études signé le 24 février 1998.

Le financement des travaux fait l'objet d'une convention particulière. Il sera assuré par l'Etat (qui mobilisera le FEDER), RFF, la Région Lorraine, le Département des Vosges et le Département de Meurthe-et-Moselle, selon les modalités suivantes :

- une première tranche d'un montant de 200 millions de francs sera engagée en 1999, afin de bénéficier des crédits du FEDER disponibles. Cette tranche sera financée à 50% par l'Etat et à 50% par le FEDER ;
- une deuxième tranche d'un montant de 450 millions de francs sera engagée en 2001 et réalisée au cours du prochain contrat de plan Etat - Région Lorraine. Elle sera financée par RFF à hauteur de 100 millions de francs, par l'Etat à hauteur de 75 millions de francs et par les collectivités locales concernées à hauteur de 275 millions de francs.

En cas de dépassement du coût de réalisation du projet décrit au chapitre I, le surcoût constaté sera pris en charge par le maître d'ouvrage.

Les études d'APD et les travaux seront réalisés selon un échéancier permettant une mise en service de l'électrification des deux branches des lignes vosgiennes simultanément à la mise en service de la première phase du TGV Est européen.

IV - Dispositions finales

Les collectivités locales signataires s'engagent à présenter la présente décision à la délibération de leurs assemblées élues, d'ici le 30 avril 1999.

Une convention finale de réalisation et de financement définira les modalités précises de mise en oeuvre du financement de l'électrification des lignes vosgiennes sur la base du présent relevé de décisions. Un comité de suivi veillera à la mise en oeuvre des dispositions ci-dessus et s'assurera, dans un souci de transparence, que tous les moyens d'information nécessaires sont mis à la disposition de l'ensemble des partenaires du projet, signataires du présent relevé de décisions.

Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, ...