

**Les perspectives d'investissements ferroviaires à l'horizon 2010
Conférence de Presse du Ministre des Transports du 8 février 1999**

Financement des investissements ferroviaires

Depuis la réforme du système ferroviaire en 1997, Réseau Ferré de France (RFF) est responsable des infrastructures ferroviaires, en liaison avec la SNCF qui en assure la gestion.

A ce titre, RFF est chargé :

- de la création de lignes nouvelles,
- de la modernisation du réseau existant fret ou voyageurs,
- de la régénération

Les gares et les investissements en matériels sont restés de la responsabilité de la SNCF.

Les différents investissements et leur mode de financement

Participation de RFF

- Investissements de régénération

RFF en assure le financement sur ses ressources propres.

- Lignes nouvelles et modernisation du réseau

La création de RFF s'est accompagnée de nouvelles règles : ces investissements doivent être engagés sans compromettre l'équilibre des comptes de RFF, si bien que, dans un grand nombre de cas, les collectivités publiques doivent contribuer à leur financement.

La participation de RFF est déterminée au cas par cas, en fonction de l'équilibre économique de chaque projet et des avantages que peuvent en attendre dans le futur les entreprises ferroviaires. C'est ainsi que, par exemple, la participation de RFF dans le coût de construction de la première phase du TGV-Est-européen et de la SNCF pour les gares a été fixée à 4,8 milliards de francs sur un total de 20,5 milliards de francs.

Le complément de financement, variable pour chaque projet, est apporté par les collectivités publiques, Etat, collectivités territoriales et, s'il y a lieu, Union européenne et les pays frontaliers.

Participation de l'Etat

Pour être en mesure de participer au développement des infrastructures l'Etat a accru fortement les crédits du FITTVN (fonds pour les investissements terrestres et les voies navigables, intervenant hors Ile-de-France) réservés à l'investissement ferroviaire et s'est engagé à poursuivre ce redéploiement tout au long du XIIème plan (décision du gouvernement du 4 février 1998). En deux ans, ces crédits ont augmenté de 80% . Cette tendance va s'accroître, le volet ferroviaire du FITTVN devant atteindre 2,3 milliards de francs à l'échéance du prochain plan.

Participation des collectivités territoriales

Les collectivités territoriales peuvent intervenir, par des cofinancements avec l'Etat et RFF, au financement des infrastructures ferroviaires. De tels cofinancements sont déjà la règle, dans le cadre des actuels contrats de plan (XI^{ème} plan) entre l'Etat et les régions, pour le financement des investissements de modernisation du réseau classique. Ils sont appelés à se développer pour les infrastructures nouvelles, à l'image de ce qui a décidé le 29 janvier dernier pour le TGV-Est Européen ;

Participation de l'Union européenne

Dans le cadre de son programme « réseaux trans-européens de transport » qui doit se poursuivre dans les années 2000 -2005, l'Union européenne peut également participer au financement des études (dans la limite de 50%) ou de la réalisation (à hauteur de 10 % maximum) des investissements d'infrastructure ferroviaire. Parmi les projets prioritaires, figurent les liaisons à grande vitesse avec l'Allemagne et le Luxembourg (TGV-Est-européen), l'Espagne (TGV-Sud-européen) et l'Italie (projet Lyon-Turin). Est également éligible le projet de TGV Rhin-Rhône qui doit assurer la liaison entre l'Europe rhénane, la Suisse et l'axe rhodanien.

Participation d'Etats étrangers

Enfin, certains projets à caractère international peuvent donner lieu à des participations d'Etats étrangers. C'est le cas de la construction de la première phase du TGV-Est-européen à laquelle le Grand-Duché de Luxembourg contribuera à hauteur de 770 millions F. Ce sera également le cas des projets d'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Suisse (notamment Genève, Lausanne, Berne et Bâle) et la France pour lesquels le principe d'une participation financière de la Confédération est acquis.

La capacité d'investissement de RFF

Celle-ci dépend des ressources propres de RFF et des contributions des collectivités publiques.

RFF doit financer sur ses ressources propres, - par autofinancement ou par emprunt - la totalité des investissements de régénération et une partie - variable - des investissements neufs.

l'Etat doit veiller à ce que RFF puisse dégager un autofinancement suffisant en favorisant la croissance de ses recettes et en l'aidant à stabiliser sa dette.

- Stabilisation de la dette et modification des péages

Pour stabiliser la dette, le gouvernement a décidé d'apporter sur 3 ans 37 milliards de francs à RFF.

Les barèmes des redevances d'infrastructures - qui constituent la principale recette de RFF - sont modifiés pour permettre leur croissance progressive, tout en assurant un partage équitable des gains de productivité réalisés par la SNCF.

- Capacité propre de 7 milliards de francs

Dans ces conditions, comme l'a montré l'examen des comptes prévisionnels de RFF sur la période triennale 1999 - 2001, cet établissement sera en mesure de dégager une capacité d'investissement sur ressources propres de l'ordre de 7 milliards F par an.

- Subventions publiques de 5 milliards de francs

Aux ressources propres, s'ajoutent les subventions apportées par l'Etat, les collectivités territoriales, l'Union européenne ou les autres Etats au titre des investissements neufs et de la modernisation du réseau. Elles représentent, compte tenu des programmes décidés ou en cours d'étude, une moyenne annuelle de l'ordre de 5 milliards de francs.

Sur cette somme, l'Etat sera en mesure d'apporter au terme du prochain contrat de plan 2,3 milliards de francs par an, hors Ile-de-France (décision du 4 février 1998), soit, à cette date, près de la moitié des contributions attendues de l'ensemble des collectivités publiques. Les collectivités territoriales, l'Union Européenne et les autres Etats intéressés apporteront, en moyenne annuelle, des financements d'un montant équivalent à celui de l'Etat.

Régénération du réseau

La maintenance et la réhabilitation du réseau (réfection décennale des ponts, changement du ballast...), sont essentielles pour conserver le patrimoine ferroviaire en bon état de marche et préserver le haut niveau de sécurité.

La régénération du réseau a pâti d'un réel déficit ces dernières années, préjudiciable à la qualité du service rendu aux voyageurs et aux clients du fret.

Les moyens de financements qui devraient être mobilisés pour les projets envisagés par RFF et la SNCF en matière de lignes à grande vitesse et les projets de modernisation et de désaturation sont compatibles avec les perspectives de financement prévues.

RFF sera donc en capacité de financer les investissements de régénération à hauteur de 4 à 4,5 milliards par an, soit 40 à 45 milliards sur 10 ans.

Modernisation et adaptation des lignes classiques

Parallèlement au développement du réseau à grande vitesse, la modernisation et l'adaptation des infrastructures existantes doivent viser tout à la fois à améliorer la qualité des services offerts aux voyageurs et, en même temps, à favoriser le développement du fret ferroviaire.

L'amélioration de l'infrastructure existante sera notamment envisagée à chaque fois qu'elle peut constituer une solution alternative ou temporaire intéressante à la création d'une infrastructure nouvelle.

La modernisation passe par l'amélioration des performances et de la sécurité, et l'augmentation de la capacité des lignes, notamment par :

- création et amélioration des dessertes nationales et régionales,
- électrification de lignes,
- traitement des passages à niveau,
- contournement d'agglomérations dont les lignes sont aujourd'hui saturées, pour développer le fret et permettre, notamment, la création de corridors de fret européens.

Les prochains contrats de plan entre l'Etat et les Régions doivent traduire ces nouvelles priorités, pour parvenir à consacrer, en moyenne, 3 milliards de francs par an à la modernisation et l'adaptation des lignes classiques. Le financement sera assuré conjointement par RFF, l'Etat et les collectivités territoriales.

L'Etat s'est engagé, le 4 février dernier à y consacrer au moins 500 millions de francs, hors Ile-de-France.

Le projet de TGV Est, vu par le Conseil Régional de Lorraine

LES ORIGINES DU PROJET

28 février 1985 : Signature de l'accord franco-allemand pour la mise à l'étude d'une liaison ferroviaire rapide entre Paris et la ligne nouvelle ICE Mannheim - Stuttgart.

LA PHASE D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

Mars 1989 - mars 1990 : Etude du tracé définitif et recherche d'un montage financier permettant la réalisation du TGV-Est Européen (rapport Essig portant sur la recherche des concours financiers nécessaires à la réalisation du TGV Est et sur l'étude du tracé définitif).

On peut ajouter ici : décembre 1985 et septembre 1986 : Etudes préliminaires de tracé du TGV Est et première approche économique et financière du projet (remise des rapports Rattier 1 et 2)

1992-1993 : Réalisation des études d'Avant Projet Sommaire :
 - Recueil des données techniques, économiques et d'environnement.
 - Recherche et comparaison de variantes en vue du choix d'une bande de 300 mètres.
 - Etudes socio-économiques et environnementales.

DIMENSION INTERNATIONALE DU PROJET

22 mai 1992 : Accord franco-allemand lors du sommet de la Rochelle. Les ministres chargés des Transports signent un protocole relatif à la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Allemagne.

17 septembre 1992 : Accord franco-luxembourgeois de Metz. Les ministres chargés des transports signent un protocole relatif au raccordement du Grand-Duché au TGV-Est Européen et à la participation financière du Luxembourg à la réalisation du projet.

FINANCEMENT DU PROJET et DECISIONS DU CONSEIL REGIONAL DE LORRAINE

18 décembre 1989 : Le Conseil Régional de Lorraine approuve les propositions Essig.

22 janvier 1990 : Le Conseil Régional de Lorraine vote le principe d'une participation financière forfaitaire de 800 MF pour anticiper la réalisation du TGV-Est Européen moyennant la prise en compte d'équipements ferroviaires complémentaires en

Lorraine (première phase de chantier entre Vaires et Baudrecourt, gare meusienne, gare lorraine - TER, électrification des lignes vosgiennes).

- 10 février 1992 :** Approbation par le Conseil Régional de Lorraine de la convention pour le lancement des études d'Avant Projet Sommaire.
- 27 juin 1997 :** Approbation par la Commission Permanente du Conseil Régional de Lorraine de la convention relative aux études d'Avant Projet Détaillé (études topographiques, géologiques, hydrauliques, archéologiques, études des ouvrages d'art et enquêtes d'aménagement foncier et parcellaire) et aux travaux préliminaires (**56,2 MF Région**).
- 19 mars 1999 (prévision) :** Approbation définitive par le Conseil Régional de Lorraine du financement du TGV EST (première phase) et de l'électrification des lignes vosgiennes (**participation Région : environ 1552 MF**).

DÉCISIONS DE L'ÉTAT

- 14 mai 1991 :** Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire approuve le Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse, qui comprend le TGV-Est Européen.
- 31 décembre 1992 :** Confirmation de la décision de l'Etat d'entreprendre la construction du TGV-Est (Monsieur Pierre BEREGOVOY).
- 10 février 1993 :** Décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire visant à réaliser le TGV-Est en deux étapes (1ère phase : Paris - Baudrecourt, 2ème phase : Baudrecourt - Strasbourg).
- 4 novembre 1996 :** Monsieur Alain JUPPÉ confirme que le TGV Est Européen constitue bien une priorité pour l'État et sera construit intégralement en ligne nouvelle de Paris à Strasbourg.
- 4 février 1998 :** Monsieur Jean-Claude GAYSSOT propose de réaliser une première étape du TGV EST entre Paris et la gare lorraine de Vandières. Le coût de cette 1ère phase, estimé à 18,7 Milliards de francs, nécessiterait selon l'Etat 16 Milliards de francs de concours publics (2,7 Milliards de francs de participation RFF). L'Etat serait prêt à apporter une subvention de 8 Milliards de francs à ce projet moyennant une augmentation de la part des autres financeurs

(collectivités locales, Luxembourg...). Par contre, l'électrification des lignes vosgiennes doit faire l'objet d'un financement spécifique complémentaire.

- Décembre 1998 - Janvier 1999 :** Remise du rapport de Monsieur de Fenoyl, chargé par l'Etat de proposer le plan de financement de la 1ère phase du TGV Est Européen.
- 29 janvier 1999 :** Signature du protocole d'accord sur le financement du TGV EST Européen (1ère phase Paris-Baudrecourt) entre l'Etat, la SNCF, RFF, les collectivités locales et le Luxembourg.

UTILITÉ PUBLIQUE ET ENGAGEMENT DU PROJET

- 14 mai 1996 :** Déclaration d'Utilité Publique du projet par l'Etat.
- 13 février 1997 :** Création de l'établissement public "Réseau Ferré de France", chargé des infrastructures ferroviaires. RFF assurera la maîtrise d'ouvrage du TGV Est.
- 24 février 1998 :** Signature officielle de la convention d'Avant Projet Détaillé et des travaux préliminaires.

ÉTAPES À VENIR

- 1998-1999 :** Engagement des études d'Avant Projet Détaillé et des travaux préliminaires (attribution des marchés de maîtrise d'œuvre le 10 février 1999).
- A partir de fin 1999- Début 2000 :** -Début des travaux de construction de la première phase du projet.
-Acquisitions foncières.
- Fin 2005 - 2006 :** Mise en service du TGV-Est Européen (1ère phase).

Montant de la participation régionale lorraine

Actée dans son principe par le conseil régional lors de sa délibération du 22 janvier 1990, la clé de financement de la contribution due par la Lorraine au projet du TGV Est et d'électrification des lignes vosgienne s'établit à 80% pour la Région et 20% pour les départements.

Le bouclage du financement de la première phase Vaires-Baudrecourt figurant au protocole d'accord du 29 janvier 1999 a confirmé cette clé de répartition entre les collectivités locales lorraines.

Le Conseil Régional est donc amené à contribuer au financement de la ligne à grande vitesse à hauteur de 1 332 MF et à l'électrification des lignes vosgienne pour 220 MF, valeur en francs 1997.

En outre, l'acquisition de matériel ferroviaire TER destiné à la fois aux lignes vosgiennes et maillage territorial ferré lorrain, indissociable du projet TGV, nécessite la mobilisation de 275 MF supplémentaires, représentant 70% de l'investissement, sous réserve du financement du solde par l'Etat.

Le montant total des crédits à la charge du Conseil Régional s'établit par conséquent à 1 827 MF, valeur en francs 1997.

En contrepartie, et pendant toute la durée du chantier du TGV Est Européen, les collectivités locales lorraines bénéficieront de ressources spécifiques liées à la taxe professionnelle.

De plus, la réalisation de la section lorraine du TGV Est donnera lieu à la création ou au maintien de l'ordre de 50 000 emplois-an, soit une moyenne d'environ 8 000 emplois par an pendant la durée du chantier, dans le secteur du bâtiment, du génie civil et des travaux publics, sur la base des estimations établies dans le cadre du dossier d'enquête publique de 1994 (d'après les outils statistiques de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports).