

APEVV

Synthèse financière relative au projet de LGV PACA

Rédacteur Robert Giraud / Contact : giraud.robert@wanadoo.fr / 04.94.73.11.08

En 2005, dans l'espoir que soit renforcé le contrôle d'opportunité de la dépense publique et renforcé également le fait de tirer enseignement des expériences et rapports passés, nous avons pensé utile d'informer le Président de la Cour des Comptes sur les développements du projet d'infrastructure LGV « PACA », dont l'existence allait risquer de mettre à mal les finances de diverses Collectivités.

Déjà à l'époque, nous dénoncions « *une forme d'illusion tenace, de goût pour le prestige et la communication qui semblait s'être emparée d'un certain nombre d'acteurs économiques et politiques, au point de faire fi des réalités du terrain comme des réalités économiques* ».

Le coût alors estimé pour ce projet (en moyenne à 5,6 milliards d'Euros) et son financement plus qu'incertain méritait, selon nous, un appel à la sagesse et à la prise de recul.

Aujourd'hui, le coût de ce projet est évalué à 20 milliards d'euros par un expert, désigné par l'Etat lui-même en la personne de monsieur Cousquer, ingénieur principal des Ponts et Chaussées.

Bien évidemment, ce quadruplement de l'investissement ne s'accompagne d'aucune hausse des recettes puisque le service attendu est le même que celui énoncé lors du débat public et qu'en conséquence le nombre d'utilisateur ne s'en trouve pas modifier de façon conséquente.

Il nous semble donc primordial aujourd'hui de remettre en lumière les éléments développés lors du débat public afin d'analyser de façon la plus objective possible et en prenant autant que de possible les données chiffrées et les explications fournies par les promoteurs du projet (RFF) et les décideurs (élus de collectivités locales concernés).

Il est vrai que lors du débat public **la question de la répartition de l'investissement** était demeurée particulièrement floue. Néanmoins, nous pouvons rappeler ici les principales informations données sur la question :

Lors de la réunion de proximité de Cagnes sur Mer du 26 mai 2005, le Directeur Régional de RFF, Michel CROC, annonçait : « **L'Europe devrait théoriquement subventionner 10 % des travaux de la ligne sur le territoire national, RFF ne peut emprunter qu'à hauteur de ce qu'il pourra rembourser grâce aux péages des trains. L'Etat et les collectivités locales devraient prendre en charge 60 %. L'Etat récupère sa quote-part sur les dividendes des sociétés d'autoroutes ; les collectivités territoriales et les contribuables participeront donc environ à hauteur de 30 %.** »

- Ndlr : nous pouvons déduire des propos de monsieur CROC, que les recettes tirées du fonctionnement ne couvriraient que 30% des frais d'infrastructure. En effet, si l'Europe participait à 10 %, l'Etat et les collectivités territoriales à 60 %, seul 30 % restaient à la charge de RFF et correspondaient aux capacités de remboursement sur les frais de péages des trains.

Lors de la réunion de proximité de Draguignan du 31 mai 2005, le même Directeur Régional de RFF, Michel CROC, déclarait : « **La contribution de RFF, les subventions Européennes, le privé permettrons de financer 30 % de la ligne. Sur les 70 % restant, l'Etat prendra en charge la moitié (soit 35 % du total). Il restera donc 35 % du total à la charge des collectivités locales** ». Au cours de cette même réunion, le

membre de la CPDP, Olivier Klein précisait : « **1 milliard d'euros d'investissement par les 4,5 millions d'Habitants de la région représente une charge de 10 €/an/ habitant pendant 30 ans.** »

Lors de l'atelier pédagogique sur le financement, le Chef de Projet du débat public LGV PACA de RFF, Bernard Gyssels, indique : « **4 millions d'euros sont nécessaires au financement des études préalables sur la LGV PACA et à l'organisation du débat public.** » et monsieur Claude Gressier du Conseil Général des Ponts et Chaussées avance que : « **sur les 6 milliards d'Euros que couteraient la LGV PACA, le financement public devrait être situé entre 3,6 et 4 milliards d'Euros.** »

- **Ndlr** : le coût des études, annoncé à 4 millions d'Euros, à déjà dépassé les 231 millions d'Euros (après qu'une première enveloppe de 135 millions d'euros ait été dépensée sans que le contribuable n'ait pu avoir la moindre information précise tant sur le résultat de ces études que sur la ventilation des sommes engagées, 86 millions supplémentaires ont été accordés pour de « nouvelles études » en octobre 2009 par les co-financeurs sans la moindre considération pour les citoyens).

Lors de l'audition publique du débat public LGV PACA à Toulon le 14 mars 2005, le Directeur Régional de RFF, Michel CROC, prévoyait que : « **RFF a calculé la rentabilité socioéconomique du projet ; qui prend en compte un ensemble de paramètres, dont les gains de temps et la pollution évitée. Le projet LGV PACA qui se situe aux alentours de 5 % de rentabilité, est donc rentable, sachant que le plancher a été fixé récemment à 4 %.** »

- **Ndlr** : à quel niveau se situe désormais la rentabilité socioéconomique du projet chiffré à 20 milliards ; rentabilité qui était estimée à 5 % alors que l'investissement était lui-même évalué à 5,6 milliards ?

Comment, un projet dont l'équation de financement demeurait obscure et aléatoire en 2005, alors même qu'il coûtait 5,6 milliards d'Euros, peut-il rester en germe alors que son coût a quadruplé et que les finances publiques, quelles soient nationales ou locales sont désormais exsangues ?

Pour exemple de l'absolu autisme de nos décideurs sur cette question primordiale, nous citerons :

- Le Vice-président du Conseil Régional, Robert Alfonsi, qui déclarait le 08 décembre 2005 : « **comment trouver 1,5 milliards d'euros pour cette LGV, soit autant que pour ITER. Cela semble impossible.** »

- **NDLR** : si la somme de 1,5 milliard semblait impossible à trouver en 2005, quid de la somme réelle nécessaire issue des dernières expertises dont nous dévoilerons le coût plus avant ?

- Le président du Conseil Général du Var, monsieur Lanfranchi, qui dans son magazine département « Var Mag » N° 137 affirmait en août 2008, alors que le prix prévisionnel avait commencé son ascension : « **la LGV coûterait entre 8 et 12 Milliards d'euros dont 30 à 35 % financés par les collectivités territoriales. Ainsi le financement à la charge du Conseil Général du Var serait de 400 à 500 millions d'euros... dans l'état actuel du dossier le Département ne peut s'engager sur le financement.** »

- **NDLR** : selon monsieur Lanfranchi, la part relative du CG du Var serait donc de 12 % de la part globale incombant aux collectivités locales (12 % de 35 % dans le cas présent).

Aujourd'hui de nouveaux travaux, dont les auteurs ne sont pas des illuminés ou des révolutionnaires viennent étayer la thèse selon laquelle financer un tel projet serait une folie pure, nous ne citerons pour

la légèreté de ce document que le rapport déposé, le 18 mai 2011, par **la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée Nationale (rapport « Mariton »)**.

Ce rapport vient confirmer le faible taux d'autofinancement (couverture des investissements par les recettes) **des projets de LGV**. Ce dernier qui est de 55 % pour la ligne Atlantique et 43 % pour la ligne Bretagne **tombe à 10 % pour le projet LGV PACA**. Les rapporteurs précisent sur ce point la nécessité de mobiliser des fonds publics jusqu'à concurrence de 90 % des investissements.

Il précise également le coût des investissements nécessaires aux projets, en les classant par ordre d'avancement des procédures publiques, la LGV PACA ne figure que dans le 3ième groupe (Projet en phase d'études préliminaires) et se situe dans la tranche 49 à 71 milliards. Les rapporteurs concluent (page 12 du rapport) au regard des contraintes pesant sur les finances publiques et du retard pris dans l'entrée de la taxe poids lourds : **« dans ce contexte, ni l'Etat, ni les collectivités territoriales, faisant par ailleurs face à un besoin grandissant de financement des dépenses sociales dynamiques, ne seront en mesure de financer les grands projets de développement ferroviaire. »**

A partir de cet ensemble d'éléments, il est possible de déduire les quotes-parts qui reviendraient à chaque contributeur.

La part prise en charge par RFF, du fait de **l'article 4 du décret du 5 mai 1997, relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France**, qui stipule que : *« les projets d'investissements inscrits à son programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité territoriale ou d'un organisme public local ou national ne peuvent être acceptés par RFF qu'à la condition que les demandeurs contribuent à leur financement par un concours financier « propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement »* est la même en montant que celle annoncée en 2005 et elle ne peut excéder 2 milliards d'euros. En effet, entre les estimations 2005 et 2012, si le coût à quadruplé, les recettes restent stables puisque, nous le rappelons, le service attendu est le même que celui énoncé lors du débat public et qu'en conséquence le nombre d'utilisateur ne s'en trouve pas modifier de façon conséquente.

Il est pratiquement acquis désormais que l'Europe et la Principauté de Monaco n'apporteront pas un centime dans le plan de financement. En effet, aucune participation financière de l'U.E. ne figure dans les plans d'investissement à long terme concernant les projets majeurs de transport transeuropéen. C'est en effet le caractère transfrontalier qui détermine le choix de l'Union dans ses allocations de ressources jusqu'à l'horizon 2025. Or cette dernière a actualisé en 2004 et 2010 le programme des liaisons transfrontalières prioritaires (initié en 1994) et l'axe Gênes-Marseille n'y figure toujours pas. La priorité donnée à l'axe Lyon-Turin éclaire ce choix. Il est probable en outre que les immenses difficultés techniques soulevées par la réalisation d'une ligne dans la conurbation des Alpes-Maritimes, qui plus est sur un relief très accidenté (identique à celui de la Riviera italienne) et dans un secteur où le prix du foncier est particulièrement élevé sont de nature à dissuader les aménageurs d'infrastructures linéaires lourdes. De plus, la réalité des échanges économiques et socioculturels entre des villes qui apparaissent plus concurrentes que partenaires a probablement joué dans ce choix, que l'Union n'explique toutefois dans aucun document à notre connaissance. Concernant la Principauté Monégasque, celle-ci a récemment déclaré publiquement son retrait du dossier.

Par ailleurs si, nonobstant le niveau de la dette souveraine Française et de l'impérative réduction du déficit public qu'elle induit, nous considérons, que l'état maintient un niveau de participation à hauteur de 20 %, soit 4 Milliards, il resterait, une masse de 14 Milliards d'euros à la charge des collectivités territoriales.

Pour les 5 à 8 Collectivités territoriales concernées, dont les plus gros budgets d'investissements sont actuellement de l'ordre de grandeur de 500 millions d'euros annuels (cas du Conseil Général des Bouches-du-Rhône) de 250 millions pour le Conseil Général du Var, ou encore 150 millions pour la communauté de Marseille Provence Métropole, **on mesure l'effort extravagant qui serait demandé aux contribuables locaux.**

Ainsi, en considérant que le recours à l'emprunt serait obligatoire au regard de l'état des comptes de ces collectivités territoriales, nous avons réalisé deux simulations de financement. La première basée sur un emprunt sur 30 ans au taux nominal de 4 % la seconde sur un emprunt de 50 ans au taux nominal de 4,5%.

Dans ces simulations, **La part de financement annuelle mise à la charge du Conseil Général du Var** (rappel : 12% de 70 %) **serait de 90 millions dans la première hypothèse et de 84 millions dans la deuxième.** Ces sommes sont à comparer au budget d'investissement annuel de cette collectivité qui s'élève à 250 millions environ (y compris 40 millions de remboursement du capital de la dette) et qui est en baisse régulière depuis quelques années (- 6,13 % entre 2010 et 2011 ; - 40 % par rapport à l'année 2007). **La charge annuelle liée au projet de la LGV PACA engloierait environ 30 % des capacités annuelles d'investissement du département !!**

Pour la Région, la charge annuelle peut être évaluée à 264 dans la première hypothèse et 246 dans la seconde. Le budget annuel d'investissement étant d'environ 550 millions (534 millions sur l'exercice 2010) en baisse également de 6 % par rapport à l'année 2009. Dans son dernier rapport Conseil Economique Social et Régional (CESER) note en conclusion de son dernier rapport que : *« la configuration future des recettes de fonctionnement de la Région ne pourra que contraindre le budget régional voire le diminuer....Les perspectives de l'exécution budgétaire 2011 au regard des données prévisionnelles et du CA 2010 font craindre une dégradation de l'épargne et devront se traduire par des choix difficiles entre aggravation de l'endettement et recul de l'investissement . »*

Nous rappellerons à ce niveau que les compétences de la Région sont nombreuses et variées : Lycées, transport public, santé, social, enseignement supérieur, formation professionnelle...et que toute baisse dans un secteur entraînerait des difficultés immédiates dans la « vie quotidienne » des habitants. **Dans ces conditions l'apparition d'une nouvelle ligne représentant environ 50 % de l'allocation annuelle aux investissements n'apparaît pas réaliste.**

Ces chiffres édifiants en masse le sont encore plus lorsqu' ils sont ramenés au niveau du citoyen de base. Ainsi, **la charge « flat », c'est-à-dire sans recours à l'emprunt, de l'investissement pour chaque citoyen de Paca peut être estimée globalement à 3.000 €.**

Compte tenu de l'impossibilité de trouver des recettes hors emprunt, cette charge atteindrait 5.106 € par habitant avec l'hypothèse d'un emprunt sur 30 ans et de 7.450 € sur celle d'un emprunt sur 50 ans. En charge annuelle par habitant cela représente respectivement 170 € / habitant / an et 149 € / habitant / an ; soit environ 600 €/ an / 50 ans pour un foyer de 4 personnes.

Tableau Récapitulatif

	Estimation 2005 (issue du débat public)	Traduction en quote-part de financement par contributeur	Estimation 2012 Issue des conclusions du rapport «Cousquer »	Traduction en quote-part de financement par contributeur
Coût global Estimé	5,6 milliards		20 milliards	
Part RFF (financement par recettes)	35% (estimation débat public et cohérence avec les données du rapport « Mariton » : recettes équivalentes / coût X 3.5)	2 Milliards	10 % (rapport « Mariton ») Investissement de RFF limité par la loi (article 4 du décret du 5 mai 1997)	2 milliards
Fonds européen + Monaco	10% Bien que le projet ne soit pas inscrit comme prioritaire pour l'U.E.	0,5 Milliard	0 % Projet non inscrit comme prioritaire pour l'U.E. Monaco s'est retiré du projet	0
Etat	20% Annoncé sans aucune garantie	1,1 Milliard	20 % Maintien d'un % équivalent sans aucune garantie et de plus en plus improbable	4 milliards
Part collectivités locales	35%	2 Milliards	70 % Indispensables pour respecter les conditions d'acceptation du projet par RFF	14 Milliards

Nota sur les PPP : compte tenu de la faiblesse (ou plutôt de l'absence) de rentabilité envisagée, la venue d'un investisseur privé ne pourrait se faire sans que les collectivités locales et l'état ne donnent une garantie de bonne fin et de ressources à l'ensemble du projet. Cette hypothèse ne changerait rien en terme d'endettement (puisque désormais les éventuels PPP sont intégrés dans l'endettement des collectivités) ni de solvabilité des collectivités, compte tenu de recettes forcément limitées (Dans un système fermé ou la corrélation entre le nombre de billets vendus et leur prix est primordiale) incontournable.

Estimation de la quote-part des différentes collectivités locales.

	Estimation 2005 issue du débat public 5,6 milliards	Investissement « flat »	Estimation 2012 Issue des conclusions « Cousquer » 20 milliards	Investissement « flat »	Budget investissement annuel
Total Collectivités territoriales	35 %	1,96 Milliards	70 %	14 Milliards	3 Milliards
CG du Var	12 % (du total des collectivités territoriales)	0,23 Milliards	12 % (du total des collectivités territoriales)	1.68 Milliards	250 millions
CG DES AM	15 % (de35%)	0,29 Milliards	15 % (Le plus intéressé mais Endettement limite)	2,1 Milliards	250 millions
CG BDR	15 % (de35%)	0,29 Milliards	15 % (de35%)	2,1 Milliards	500 millions
Région	35 % (de35%)	0,68 Milliards	35 % (de35%)	4,9 Milliards	550 millions
Autres Collectivités	28 % (de35%)	0,54 Milliards	28 % (de35%) Certaines CC sont déjà surendettés	3,92 Milliards	1,5 Milliards

Coût annuel pour un investissement de 14 Milliards avec recours à l'emprunt

Coût global Estimé	20 milliards	Investissement flat	Budget investissement annuel	Emprunt sur 30 ans (remboursement total 24 M€)	Emprunt sur 50 ans (remboursement total 35 M€)
Total Collectivités territoriales	70 %	14 Milliards	3 Milliards	annuités 754 millions	annuités 704 millions
CG du Var	12 % (de 70%)	1.68 Milliards	250 millions €	90 millions	84 millions
CG DES AM	15 % (de 70%) Le plus intéressé mais Endettement limite	2,1 Milliards	250 millions € Ramené de 450 millions en 2010	113 millions	105 millions
CG BDR	15 % (de 70%)	2,1 Milliards	500 millions €	113 millions	105 millions
Région	35 % (de 70%) Train compétence régionale	4,9 Milliards	550 millions €	264 millions Annuités supérieures aux dotations actuelles	246 millions
Autres Collectivités	28 % (de 70%) Certaines CC sont déjà surendettés	3,92 Milliards	1,5 Milliards €	211 millions	197 millions

NB : L'hypothèse d'un emprunt sur 20 ans n'est pas étudiée car elle induit des annuités de remboursement supérieures au Milliard d'Euros pour l'ensemble des collectivités.

Approche par les recettes

* Prix par km du billet TGV

Application d'une formule de base :

- Tarif « normal » = constante A + distance en Km * prix du Km B

- Pour les trajets compris entre 0 et 200 km A = 5,9931 et B = 0,0934 ;

- Pour les trajets compris entre 500 et 800 Km A = 14,28 et B = 0,0712.

Pour un trajet de 200 Km le prix du billet est de $5,991 + (200 \times 0,0934)$ soit 24 € 67 ; soit 0,12 / Km.

Pour un trajet de 800 Km le prix du billet est de $14,28 + (800 \times 0,0712) = 71 € 24$; soit 0,08 € / Km.

* Nous pouvons considérer que le prix moyen et « normal » du km en TGV ressort à 0,10 € /Km.

* Le tronçon en prix moyen sur Nice / Marseille coûterait donc environ 20 €.

* Si nous considérons (hypothèse extrêmement optimiste) une moyenne de 35 000 passagers journaliers (soit 12 millions annuellement) qui emprunteraient l'intégralité de ce tronçon, le résultat financier (hors coût du matériel roulant, du personnel, de la maintenance, de l'énergie consommée), serait de 240 millions d'€.

Les chiffres indiqués lors du débat public faisaient état d'un nombre global de voyageurs de 24 millions, y compris la part TER. Le nombre de voyageur « LGV » était annoncé autour de 4 millions. Les 20 millions de voyages TER, se faisant sur des bouts de lignes seulement, tels que Nice / Cannes ou encore Nice / Antibes ..., nous considérerons pour cette étude qu'ils représentent 8 millions de parcours complets Nice / Marseille.

* Nous savons que 240 millions suffisent, aux conditions de taux actuelles, à amortir un emprunt de 4 milliards d'euros sur 30 ans à 4%.

Dans cette hypothèse, il reste donc un investissement de 16 milliards à financer à fonds perdus.

* Avec un prix du billet majoré de 50 % (soit 0,15 € / Km) et 30 € le prix moyen et normal du tronçon Nice / Marseille, nous retombons sur un besoin de financement à fonds perdus de 14 milliards d'Euros.

Ceci sans tenir compte du fait que pendant les travaux prévus sur 20 ans les recettes ne seront que très partielles, puisque le service vendu ne sera lui-même que très parcellaire (au mieux, ouverture des tronçons au fur et à mesure de l'avancement des travaux).

En conclusion : La charge annuelle par habitant de PACA peut être estimée à 170 € par an pendant 30 ans (en plus du surcoût qu'ils auraient à payer sur les billets qu'ils achèteraient et l'impôt qu'ils devraient acquitter pour régler la contribution de l'état.