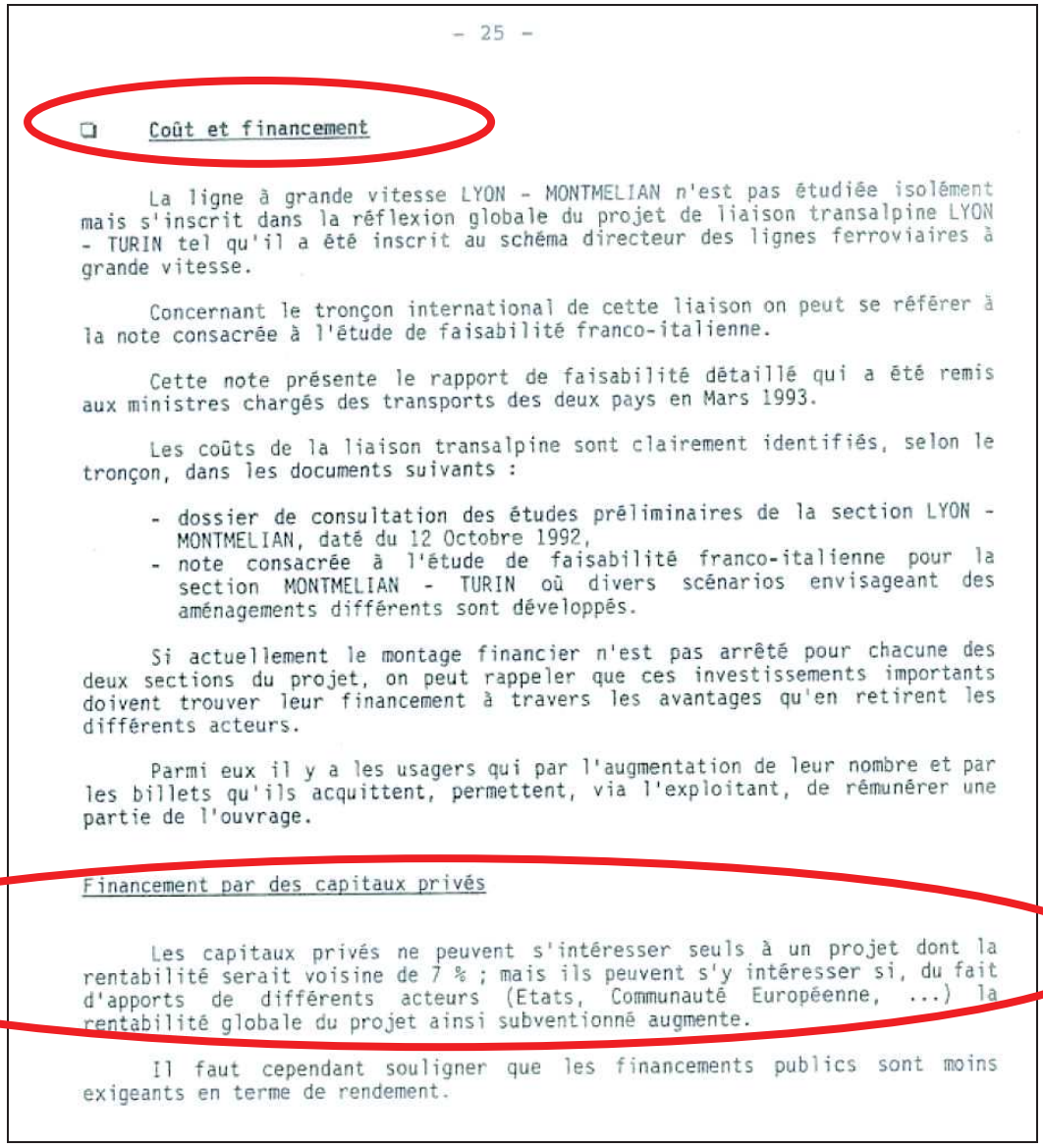
LE PROJET LYON-TURIN :

UN PARTENARIAT PUBLIC/PRIVÉ :

À VOUS D'EN JUGER, PREUVES EN MAINS

Preuve N°1

Dès l'origine du projet le recours au financement par le Privé est pris en compte : Compte-rendu de la rencontre du **28 mai 1993 à Eurexpo**
(source Dossier enquête publique Notice Pièce C)



– 25 –

❑ Coût et financement

La ligne à grande vitesse LYON - MONTMELIAN n'est pas étudiée isolément mais s'inscrit dans la réflexion globale du projet de liaison transalpine LYON - TURIN tel qu'il a été inscrit au schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Concernant le tronçon international de cette liaison on peut se référer à la note consacrée à l'étude de faisabilité franco-italienne.

Cette note présente le rapport de faisabilité détaillé qui a été remis aux ministres chargés des transports des deux pays en Mars 1993.

Les coûts de la liaison transalpine sont clairement identifiés, selon le tronçon, dans les documents suivants :

- dossier de consultation des études préliminaires de la section LYON - MONTMELIAN, daté du 12 Octobre 1992,
- note consacrée à l'étude de faisabilité franco-italienne pour la section MONTMELIAN - TURIN où divers scénarios envisageant des aménagements différents sont développés.

Si actuellement le montage financier n'est pas arrêté pour chacune des deux sections du projet, on peut rappeler que ces investissements importants doivent trouver leur financement à travers les avantages qu'en retirent les différents acteurs.

Parmi eux il y a les usagers qui par l'augmentation de leur nombre et par les billets qu'ils acquittent, permettent, via l'exploitant, de rémunérer une partie de l'ouvrage.

Financement par des capitaux privés

Les capitaux privés ne peuvent s'intéresser seuls à un projet dont la rentabilité serait voisine de 7 % ; mais ils peuvent s'y intéresser si, du fait d'apports de différents acteurs (Etats, Communauté Européenne, ...) la rentabilité globale du projet ainsi subventionné augmente.

Il faut cependant souligner que les financements publics sont moins exigeants en terme de rendement.

Coordination des opposants au Lyon-Turin *contact@lyonturin.eu*

Preuve N°2

En **novembre 1993** L. Besson envisage le recours à "des actionnaires privés" dans un rapport au ministre des transports.

L E S L I A I S O N S
* * * * * * * * * * * * *

T R A N S A L P I N E S
* * * * * * * * * * * *

RAPPORT A

MONSIEUR LE MINISTRE

DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS

ET DU TOURISME

****

LOUIS BESSON

- Quant aux financements et aux structures souhaitables, ils sont vraisemblablement différents suivant le choix qui sera fait.

. S'il s'agissait simplement de réaliser une ligne nouvelle pour une utilisation voyageurs et fret "classique", il serait sans doute possible d'envisager la constitution d'une société d'économie mixte chargée de la construction de l'ouvrage. En effet, ni les Etats, ni les collectivités territoriales, ni la SNCF, ni les chemins de fer italiens, ne pourraient seuls financer cette opération. Compte tenu de la rentabilité envisageable du projet sous cette forme, il devrait être possible d'intéresser à sa réalisation des actionnaires privés et des banques pour des prêts de montants à déterminer. Cette société construirait l'ouvrage et louerait aux chemins de fer français et italiens le passage dans cette nouvelle liaison franco-italienne. Une analyse financière, basée sur des études techniques approfondies, devrait permettre de monter un dossier crédible. Il faut noter qu'il y aurait grand intérêt à ce que des opérateurs de transports combinés participent dès le départ aux réflexions et au montage, car l'efficacité de cette solution repose sur une montée en puissance plus que significative de ce type de trafic.

Preuve N°3

En **février 2003** les Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances concluent à l'abandon du projet Lyon-Turin.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Inspection générale des Finances — N°2002-M-026-01

Conseil général des Ponts et Chaussées — N°2002-0190-01

RAPPORT D'AUDIT

sur

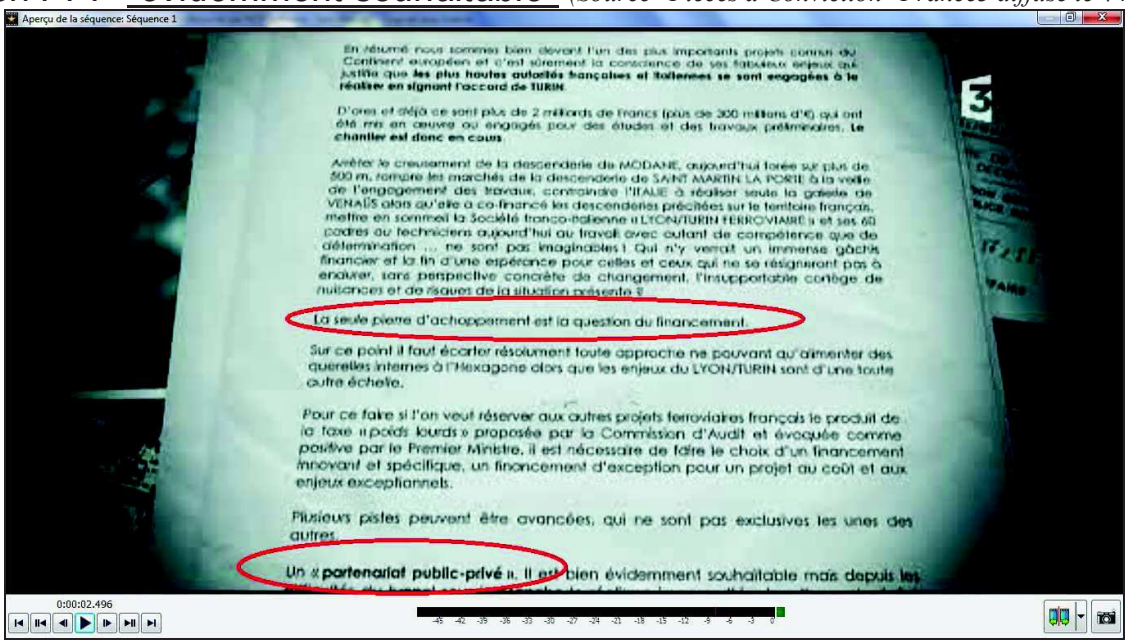
LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

quelques rares exceptions près, aucun plan de financement des opérations incluses dans le projet n'a été arrêté. Après avoir financé 50% des études et sans avoir encore pris aucun engagement, la Commission européenne évoque, dans son récent livre blanc[113], l'idée de porter sa contribution de 10 à 20% du coût de l'ouvrage. Cette participation demeure cependant faible dans l'absolu au regard du soutien actif qu'elle apporte à ces aménagements, qui figurent dans la liste des quatorze projets prioritaires arrêtés par le Conseil européen d'Essen en 1994. Un accroissement supplémentaire du taux de subvention communautaire pourrait donc être envisagé. S'agissant des collectivités locales, il paraît très peu probable qu'elles puissent y participer au-delà des engagements d'ores et déjà souscrits pour la LGV Lyon-Sillon alpin.

A l'issue des analyses approfondies qu'elle a menées sur cet ensemble d'aménagements, ***la mission estime que, dans le cadre méthodologique actuellement applicable à l'évaluation des projets d'infrastructures, les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité.***

A cet égard, elle relève en premier lieu que les études socio-économiques conduites par Alpetunnel reposaient sur une méthodologie discutable : les hypothèses de trafic étaient particulièrement optimistes, les volets Voyageurs et Fret n'avaient pas été mis en cohérence, la valorisation des effets externes, non standard, tendait à surestimer la rentabilité socio-économique du projet.

Selon France 3, L. BESSON rédige une note qu'il remet à Jacques CHIRAC, visant le montage en PPP *"évidemment souhaitable"* *(Source "Pièces à Conviction" France3 diffusé le 4 novembre 2015)*



Preuve N°4

Février 2014, Lyon-Turin Ferroviaire publie un dossier de presse :

LTF
LYON TURIN FERROVIAIRE

Dossier de presse

Février 2014

Scénario 1 : le partenaire privé, concessionnaire, est chargé de la conception, du financement, de la construction et de la gestion technique et commerciale de l'infrastructure. Il tire sa rémunération des péages payés par les entreprises ferroviaires.

Scénario 2 : le concessionnaire privé assure le financement, la gestion technique et commerciale de l'intégralité de la nouvelle liaison, mais c'est le secteur public qui prend en charge la construction du génie civil. La construction des équipements (voies, caténaires, signalisation…) est, en revanche, réalisée par le concessionnaire.

Scénario 3 : le partenaire public assume les risques liés à l'exploitation commerciale, le partenaire privé assume les risques liés à la construction et à la gestion technique de l'ouvrage. Il est rémunéré par des paiements périodiques versés par le partenaire public.

Scénario 4 : le partenaire public assure la commercialisation et la construction de l'ouvrage (sauf les équipements). Le partenaire privé prend en charge, contre une rémunération périodique, la construction de l'équipement et la gestion technique de l'ouvrage.

On parle de risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. **Dans tous les cas étudiés, les travaux d'équipement (voies, caténaires, signalisation…), sont, eux, attribués à un partenaire privé**, chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé.

Preuve N°5

Le **18 mars 2014**, à la Caisse des Dépôts et Consignation sous la présidence de Michel Bouvard sénateur LR, un colloque pour le financement du projet Lyon-Turin confirme le montage en PPP :

Quels nouveaux financements pour les infrastructures de transport ?

Séminaire

Paris, le 18 mars 2014

Caisse des dépôts et Consignations

Conclusions

Michel BOUVARD

Membre honoraire du Parlement

Beaucoup d'études en amont ont déjà été faites. Elles représentent une partie des 900 millions d'euros déjà engagés.

Noël de SAINT-PULGENT

Nous étudions depuis plusieurs années la question du financement avec nos amis italiens. Nous avons notamment mené une étude complète des montages financiers, qui n'a pas eu d'équivalent en France. Nous en avons conclu que l'ensemble du projet pouvait être monté en contrat de partenariat. Nous avons abandonné cette position : le montage retenu consiste à réaliser le génie civil en maîtrise d'ouvrage publique et à envisager un contrat de partenariat pour les équipements et l'entretien qui suivra la mise en service du projet.

L'important est que la mise en concurrence permette d'obtenir les meilleures conditions possible. Réaliser le génie civil en maîtrise d'ouvrage publique implique de convenir d'un allotissement. La question n'est pas simple : des lots trop petits sont peu productifs et peuvent favoriser l'entente ; des lots trop importants découragent un certain nombre d'entreprises. Nous travaillons à trouver un juste milieu.

Deuxièmement, nous ne manquons pas de références. Je rends d'ailleurs hommage aux travaux de RFF : quatre contrats se réalisent actuellement en PPP et semblent se dérouler de manière satisfaisante. La France comme l'Italie ont accumulé une certaine compétence dans ce domaine, même si nous apprenons encore chaque jour.

La majeure partie des dépenses concerne les travaux de génie civil payés avec l'argent public.

Pourquoi confier l'entretien et l'exploitation au privé ?