

LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

DE SAINT-JEAN DE MAURIENNE À LA FRONTIÈRE FRANCO-ITALIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

PROJET LYON TURIN
PROGETTO TORINO LIONE



LYON TURIN FERROVIAIRE

8

ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE



AVRIL 2006

8 – Evaluation socio-économique

Concernant **les modalités de montage**, une étude spécifique a été réalisée, pour l'opération, sous le pilotage du groupe de travail juridique et financier de la Commission Intergouvernementale (CIG).

Compte tenu du caractère binational de l'ouvrage, le montage s'inscrit dans un dispositif juridique ad hoc qui sera précisé dans le cadre d'un avenant au traité.

Les analyses juridiques et financières conduites durant la phase d'APS ont porté initialement sur quatre schémas dénommés schémas 1, 2, 3 et 4 :

- deux schémas fondés sur le modèle de la concession : dans le schéma 1, le concessionnaire est chargé de la conception, de la construction, de la gestion technique et de l'exploitation commerciale de la nouvelle infrastructure ; le schéma 2 de concession se distingue du premier par le seul fait que la partie des travaux confiée au concessionnaire est limitée aux équipements ;

- un schéma de type partenariat public privé (schéma 3), dans lequel le partenaire privé s'engage à construire l'infrastructure et à assurer sa disponibilité pendant une longue période, sur la base de niveaux de performances fixés contractuellement, et en contrepartie du versement d'une redevance de disponibilité ;

- le schéma 4 qui s'analyse en un schéma alternatif au schéma 3, dans lequel le secteur public réalise le génie civil et le met à disposition du partenaire privé qui réalise les équipements et gère l'ouvrage dans les conditions du schéma 3 ci-dessus.

Le groupe de travail juridique et financier de la CIG a également analysé un schéma dans lequel le financement, la construction, l'entretien et la gestion (totale ou partielle) de l'infrastructure, sont confiés à une entité dont les principaux actionnaires seraient RFF et RFI (schéma 0).

A l'issue des études d'APS et à la demande de la CIG, les deux schémas de concession ont été écartés.

Les études juridiques et financières actuellement en cours portent donc sur le schéma 0 (schéma public) et sur les schémas de partenariat public privé.

Autres parties du programme

Le programme bénéficiera d'une participation financière de l'Etat français et de l'Union Européenne.

Les collectivités territoriales qui bénéficient du programme seront également concernées du fait des conséquences positives sur l'économie et l'aménagement du territoire régional.

La participation de Réseau Ferré de France devra respecter le décret du 5 Mai 1997 relatif aux missions et au statut de Réseau Ferré de France. Les opérateurs ferroviaires assureront le financement de leurs propres besoins d'investissements (matériels roulants et installations fixes des transporteurs).

Le financement est supposé assuré à 10 % par le péage d'infrastructure et à 10 % par l'Union Européenne.

Synthèse des investissements

Le tableau ci-dessous présente la part de financement à charge des différents acteurs pour l'opération et pour le reste du programme. Les valeurs sont exprimées en Euros valeur Janvier 2006.

Synthèse des financements du programme et de l'opération					
M€ HT (VALEURS JANVIER 2006)	PÉAGE	UE	FRANCE	ITALIE	COÛT TOTAL
Partie commune	760	1 520	1 968	3 352	7 600
Partie française	912	912	7 296	-	9 120
Partie italienne	19	19	-	152	190
Total	1 691	2 451	9 264	3 504	16 910

Source : LTF.



Evaluation
économique et
socio-économique