



HAL
open science

Maîtrise d'ouvrage et financement des TCSP : résultats d'enquêtes auprès des autorités organisatrices de transport

Patricia Varnaison Revolle

► **To cite this version:**

Patricia Varnaison Revolle. Maîtrise d'ouvrage et financement des TCSP : résultats d'enquêtes auprès des autorités organisatrices de transport. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1999, 52 p., figures, tableaux. hal-02150477

HAL Id: hal-02150477

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150477v1>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques

Maîtrise d'ouvrage et financement des TCSP
Résultats d'enquêtes auprès des autorités
organisatrices de transport.

Rédacteur

Patricia VARNAISON REVOLLE (Département Mobilité)

octobre 1999

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : DTT : Direction des Transports Terrestres, Grande Arche 92 055 La Défense cedex Tel : 01 40 81 16 23 Fax : 01 40 81 16 40 Pour le compte du Comité de développement des TCSP de surface			
Titre : Maîtrise d'ouvrage et financement des TCSP			
Sous-titre : Résultats d'enquêtes auprès des autorités organisatrices de transport.		Langue : Français	
Organisme auteur CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon Tel : 0 4 72 74 58 00 Fax : 0 4 72 74 59 00			
Rédacteur Patricia VARNAISON REVOLLE (Département Mobilité)		Date d'achèvement Octobre 1999	
Remarques préliminaires : <p>Cette étude a été réalisée à la demande du Comité de développement des TCSP de surface . Ce comité réunit deux ou trois fois par an, les techniciens des autorités organisatrices, des exploitants, des bureaux d'études, des constructeurs et des services techniques du ministère de l'équipement, des transports et du logement, qui échangent librement sur des thèmes aussi variés que l'innovation technologique, l'insertion urbaine, le financement.</p> <p>La réunion du comité de développement des TCSP de surface qui s'est tenu le 04 juin 1999, à l'Arche de La Défense, a été consacrée au thème de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et du montage financier liés à la construction d'un TCSP. A cette occasion, à la demande de son président Jean-Pierre MORELON Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, la Direction des Transports Terrestres (DTT) a confié au CERTU, la conception et la réalisation d'une enquête auprès des autorités organisatrices de transports de province venant ou allant réaliser la construction d'un métro, d'un tramway, d'un transport routier guidé ou d'un site propre bus.</p>			
Résumé : <p>Environ dix ans après la signature des concessions sur le val de Toulouse, les tramways de Rouen ou de Grenoble, et face au nombre de plus en plus important de projets de transport publics dans les agglomérations françaises, il est apparu important de faire un point sur le vécu des concessions et sur la façon dont les autres agglomérations françaises comptaient entreprendre la construction de leurs lignes de métro, tramway, ou site propre bus. Une enquête a donc été réalisée au printemps 1999 auprès des autorités organisatrices.</p> <p>Il ressort très majoritairement de cette enquête, que les agglomérations françaises ne s'engagent plus dans des partenariats public / privé. Des agglomérations comme Toulouse, Grenoble ou Rouen reviennent même sur leur choix initial d'un montage en concession, pour la construction de nouveaux projets.</p> <p>De plus en plus de partenaires publics sont sollicités pour financer les projets. Certains projets peuvent ainsi être financés par cinq partenaires publics. C'est tout particulièrement le cas des projets de site propre pour autobus pour lesquels la part restant à financer par l'autorité organisatrice des transports publics est inférieure à 60%. Le total des subventions sur ces projets est donc supérieur à 40 %.</p> <p>Enfin, quasiment toutes les agglomérations augmentent le versement transport, lorsqu'elles le peuvent, à l'occasion de la construction d'une ligne de TCSP.</p>			
Mots clés : Maîtrise d'ouvrage, financement, concessions, transports publics, TCSP, autorités organisatrices de transport		Diffusion : Libre	
Nombre de pages : 50	Prix : 50 F	Confidentialité : Non	Bibliographie : Non

SOMMAIRE

1	Contexte.....	6
2	Déroulement de l'enquête.....	7
3	Les projets concernés.....	8
4	La structure politique des Autorités Organisatrices.....	10
4.1	Cinq autorités ont pour vocation unique les transports publics urbains :	10
4.2	Dix autorités sont intégrées à une structure intercommunale de type communauté urbaine, district, communauté de communes	11
4.3	Deux cas particuliers	12
5	La structure technique de l'autorité organisatrice.....	13
5.1	Pour une grosse moitié des structures légères, voire très légères.....	13
5.2	Pour une petite moitié des services plus conséquents, avec des Directions ou Services bien identifiés.	13
6	La gestion globale du budget.....	15
7	La maîtrise d'ouvrage des projets de TCSP est très majoritairement publique	17
7.1	Les cinq projets « dits à concession », dont trois lignes en service.....	17
7.2	Dix huit projets sous maîtrise d'ouvrage publique.....	21
8	L'exploitation du réseau avec TCSP.....	23
9	Financement des projets.....	25
9.1	Qui subventionne les projets ?.....	25
9.2	La part restant à financer par l'autorité organisatrice.....	27
9.3	Augmentation du VT à l'occasion de la réalisation d'un TCSP.....	29
9.4	Tableau récapitulatif des financeurs.....	30
10	Les plans de financement	31
10.1	Recours à l'emprunt et autofinancement.....	31
10.2	Comment emprunter ?.....	31
10.3	Tableau récapitulatif.....	32
11	Synthèse des financements	33
11.1	Des financements « basiques »	33
11.2	Des financements multiples	34
12	En conclusion	36

1 Contexte

A la fin des années 1980 plusieurs agglomérations françaises se sont posées la question de faire appel à des entreprises privées pour la construction d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP).

Les raisons invoquées pour un tel choix étaient généralement liées à l'insuffisance de moyens techniques propres à l'autorité organisatrice des transports publics, à la souplesse d'une gestion privée, à la garantie des délais et à la prise de risque par le concessionnaire privé.

C'est ainsi que plusieurs concessions privées ont vu le jour, à Toulouse sur un métro automatique léger (le VAL), à Rouen, Grenoble et Strasbourg sur des lignes de tramway.

Environ dix ans après la signature des premières concessions, et face au nombre de plus en plus important de projets de transport publics dans les agglomérations françaises, il est apparu important, au comité de développement des TCSP de surface, de faire un point sur le vécu des concessions et sur la façon dont les autres agglomérations françaises comptaient entreprendre la construction de leurs lignes de métro, tramway, ou site propre bus.

Le comité de développement des transports collectifs en site propre de surface réunit deux ou trois fois par an, les techniciens des autorités organisatrices, des exploitants, des bureaux d'études, des constructeurs et des services techniques du ministère de l'équipement, des transports et du logement, qui échangent librement sur des thèmes aussi variés que l'innovation technologique, l'insertion urbaine, le financement.

La réunion du comité de développement des TCSP de surface qui s'est tenu le 04 juin 1999, à l'Arche de La Défense, a été consacrée au thème de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et du montage financier liés à la construction d'un TCSP. A cette occasion, à la demande de son président Jean-Pierre MORELON Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, la Direction des Transports Terrestres (DTT) a confié au CERTU, la conception et la réalisation d'une enquête auprès des autorités organisatrices de transports de province venant ou allant réaliser la construction d'un métro, d'un tramway, d'un transport routier guidé ou d'un site propre bus.

Cette enquête, réalisée au printemps 1999, avait pour objectif de dresser un état des lieux le plus récent possible sur les montages actuels pratiqués en France pour la construction d'un TCSP. Elle retrace l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et le financement de lignes de transports publics en site propre dans dix sept agglomérations françaises de 125 000 à 1 150 000 habitants.

Il ressort très majoritairement de cette enquête, que les agglomérations françaises ne s'engagent plus dans des partenariats public / privé. Des agglomérations comme Toulouse, Grenoble ou Rouen reviennent même sur leur choix initial d'un montage en concession pour la construction de nouveaux projets.

De plus en plus de partenaires publics sont sollicités pour financer les projets. Certains projets peuvent ainsi être financés par cinq partenaires publics. C'est tout particulièrement le cas des projets de site propre pour autobus pour lesquels la part restant à financer par l'autorité organisatrice des transports publics est inférieure à 60%. Le total des subventions sur ces projets est donc supérieur à 40 %.

Enfin, quasiment toutes les agglomérations augmentent le versement transport, lorsqu'elles le peuvent, à l'occasion de la construction d'une ligne de TCSP.

2 Déroulement de l'enquête

Un questionnaire a donc été envoyé à 18 Autorités organisatrices, sur une trentaine de projets au printemps 1999 (voir questionnaire type en annexe).

Le choix des agglomérations et des projets s'est fait sur les critères suivants :

- avant tout des projets, en cours de réalisation ou dont le début des travaux était prévu dans un délai assez court.
- malgré tout quelques lignes déjà en service, mais tout particulièrement les lignes ayant fait l'objet d'une concession, pour avoir dans notre échantillon quelques projets avec une maîtrise d'ouvrage privée. Il s'agit du métrobus de Rouen, de la ligne A du Val de Toulouse et de la ligne B du tramway de Grenoble .

17 autorités organisatrices ont répondu sur 23 projets et 3 lignes en service.

Saint Étienne n'a pas souhaité répondre à ce questionnaire, considérant que la mise en site propre de son tramway ne constituait pas une opération suffisamment importante pour faire l'objet d'une réponse au questionnaire.

Avertissement : dans la suite du document, lorsqu'une ville est citée, il faut entendre l'autorité organisatrice de l'agglomération correspondante, quand il ne s'agit pas de l'autorité organisatrice, il est précisé ville ou commune de ...

3 Les projets concernés

- 5 lignes de métro ou prolongements de lignes existantes, d'un montant de 1 à 7 milliards de Francs.
- 12 lignes de tramway ou prolongements de lignes existantes, d'un montant de 500 000 Francs à 3 milliards de Francs.
- 4 lignes en mode routier guidé, d'un montant voisin de 1 milliard de Francs.
- 5 sites propres pour autobus d'un montant de 50 millions à 300 millions de Francs.

→ 18 de ces projets seront mis en service entre 2000 et 2002

→ 5 projets seront mis en service entre 2003 et 2007

→ 3 lignes sont actuellement en service, et ont fait l'objet d'un montage en concession : le métrobus de Rouen, la ligne B du tramway de Grenoble et la ligne A de Toulouse qui a été construite et mise en service en concession, mais dont la concession a été rachetée depuis.

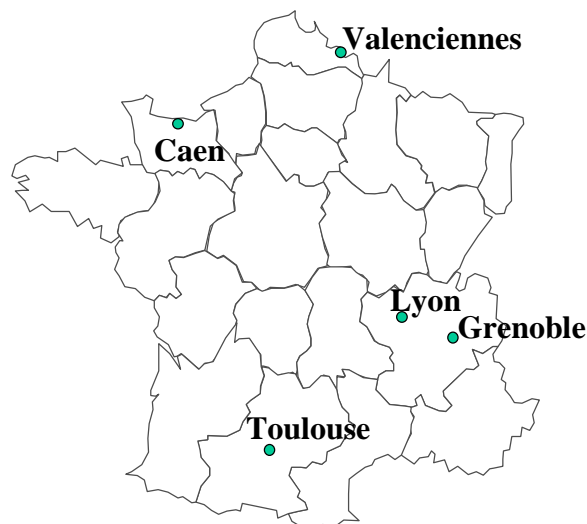
	Désignation du projet	Début des travaux	Date mise en service	longueur infra en km	Nombre stations	Nombre rames
Bordeaux	Réseau de Tramway	2000	2003 phase 1, 2006 phase 2	43.4 km	84	70
Caen	Projet TVR	Mars 2000	Second semestre 2002	15.5 km	34	24
Grenoble	Tramway ligne B	1988	1990	6 km	14	15
	Extensions tramway ligne B Europole	1998	1999 puis 2001	1.2km	3	5
Lille	Prolongement ligne 1 bis et réalisation ligne 2	1990	Mai 1994, mars 1995, août 1999, novembre 2000	20 km	26	60
Lyon	Tramway lignes 1 et 2	Février 99	Décembre 2000	18.7 km phase 1	39	41
	Prolongement métro B	Mars 1995	Octobre 2000	2.4 km	3	0
Maubeuge	Site propre bus Sambre 2001	Fin 2000	Phase 1 en 2002	10.2 km	16	
Montpellier	Première ligne de Tramway	2 ^{ème} semestre 1997	Septembre 2000	15.2 km	28	28
Nancy	3 lignes de tram sur pneu	Eté 1999 (1 ^{ère} ligne)	Fin 2000 1 ^{ère} phase, puis 2002	11 km	25	18
Nantes	3 ^{ème} ligne de tramway nord (1 ^{ère} phase)	Juillet 1998	Septembre 2000	4 km	10	10
	Prolongement ouest de la ligne 1	Août 1998	Septembre 2000	5,3 km	12	14
Nice	Tramway sur pneu Les Planes Roquebillière	Fin 2001 début 2002	Début 2004	8.5 km	non déterminé	28
	Site propre bus Le Port, Centre administratif	Fin 2001 début 2002	Début 2004	11.6 km	non déterminé	Parc bus
Orléans	Tramway ligne 1	Juillet 1998	Septembre 2000	18 km	24	22
Rennes	Première ligne de VAL, JF Kennedy/La Poterie	6/1/97	Novembre 2001	8.6 km	15	16
	Site propre bus E/O	2 ^{ème} semestre 1998	Fin 2000	4.5 km		
Rouen	Métrobus ligne 1	1991	17/12/94 et 1/9/97	15.4 km	31	28
	TEOR, transport est ouest rouennais, mode routier partiellement guidé	Septembre 1999	Fin 2000	26.2 km	44	35
	LISOR Liaison Sud Ouest rapide, site propre bus sur une partie du tracé (500 m à 2 voies)	Automne 1999	Décembre 2000	4.5 km dont 500 m de site propre double voie	18	8
Saint Denis La Réunion	Site propre pour autobus de St Denis	4 ^{ème} trimestre 1998	4 ^{ème} trimestre 2000	5,25 km	13	
Strasbourg	Tramway ligne B	Juillet 1998	Novembre 2000	12.2 km	24	27
Toulouse	Val ligne A	01/89	26/06/93	10 km	15	29
	Prolongement ligne A	1 ^{er} semestre 2001	Octobre 2004	2.2 km	3	7
	Val ligne B	1 ^{er} semestre 2001	Août 2007	15 km	20	47
Valenciennes	Tramway Transvilles	2000	2003 (phase 1)	9.4 km	19	17

4 La structure politique des Autorités Organisatrices

Les autorités organisatrices de transports publics peuvent revêtir des caractéristiques politiques très différentes selon les agglomérations françaises.

Dans les 17 cas qui nous intéressent :

4.1 Cinq autorités ont pour vocation unique les transports publics urbains :



- Quatre syndicats mixtes qui comprennent des collectivités de niveaux différents : le Département et des communes, à Lyon, Grenoble, Caen et Toulouse.
- Un syndicat de communes à vocation unique, dans le cas de Valenciennes.

Deux syndicats mixtes intègrent le Département et une structure intercommunale : le SYTRAL¹ à Lyon et le SMTC à Grenoble. Dans les deux cas, la participation des collectivités est de 50 % pour le Département et 50 % pour la structure intercommunale.

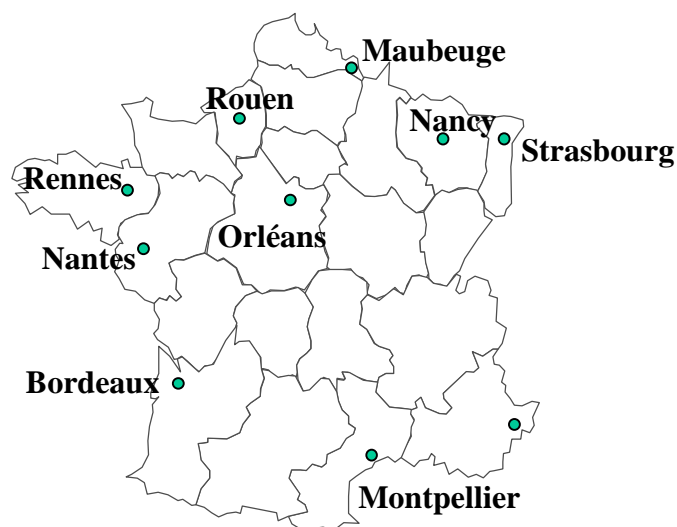
Les deux autres syndicats mixtes : Caen et Toulouse regroupent le Département et des communes, voire un syndicat de communes périurbaines à Toulouse. Dans les deux cas, la participation du Département est plus faible que précédemment (respectivement 25 % et 38 %) et le poids de la commune centre est fort dans la participation des collectivités : 42 % pour la ville de Caen, 55 % pour la ville de Toulouse (mais seulement 50% des voix).

Enfin dans le cas de Valenciennes, l'autorité organisatrice est un syndicat à vocation unique regroupant 65 communes ayant chacune deux représentants dans le syndicat, la participation des communes étant très variable, de moins de 1 % à plus de 14 % pour la ville de Valenciennes. Le Département apporte une contribution forfaitaire au budget de l'AO, cette subvention est affectée à l'exploitation du réseau et aux investissements courants qui concourent à l'exploitation (renouvellement du parc notamment).

¹ Les statuts du SYTRAL sont en cours de modification. Par délibération du SYTRAL en date du 9 juillet 1999, la participation du Département du Rhône a été fortement baissée (pour l'année 1999 la contribution du Département s'élève à 100 MF, la contribution de la communauté urbaine de Lyon étant de 690 MF). Le nombre de représentants du Département au comité syndical sera revu à la baisse au printemps 2001 suite aux élections municipales (7 représentants pour le Département, 13 pour la communauté urbaine).

	Nature de L'AO	Types de collectivités et nombre d'élus de chaque collectivité	Contribution financière de chacun
Caen	Syndicat mixte	Département 4 élus 19 communes 33 membres dont Caen 6 élus, <i>Remarque : chaque élu n'est pas porteur du même nombre de voix lors des votes.</i>	25 % 75 % dont Caen 56.5 %
Grenoble	Syndicat mixte	Département 8 élus Communauté de communes 8 élus	50 % 50%
Lyon	Syndicat mixte	Communauté urbaine 10 élus Département 10 élus	50% 50%
Toulouse	Syndicat de collectivités	Ville de Toulouse 9 élus Département 6 élus Syndicat intercommunal des TC de l'agglomération Toulousaine 3 élus	55 % 38 % 7 %
Valenciennes	SIVU	65 communes, 2 élus chacune	de 0.07 % à 14.24 % pour Valenciennes

4.2 Dix autorités sont intégrées à une structure intercommunale de type communauté urbaine, district, communauté de communes



- Trois communautés urbaines à Bordeaux, Nancy et Strasbourg.
- Quatre districts à Montpellier, Nantes, Rennes et Rouen.
- Deux communautés de communes à Orléans et Saint Denis de la Réunion.
- Un syndicat intercommunal à Maubeuge.

+ Saint Denis de la Réunion

Elles ont d'autres compétences que les transports publics urbains. La contribution financière de chaque commune membre de la structure intercommunale au budget général de la collectivité n'est pas issue d'un vote annuel, mais directement de la fiscalité, ainsi que du versement transport.

	Nature de L'AO	Autres compétences que les transports publics urbains	Nombre de communes et d'élus
Bordeaux	Communauté urbaine	Urbanisme, logement, services secours et incendie, eau et assainissement, cimetières, abattoirs, voirie et signalisation, parcs de stationnement.	27 communes
Maubeuge	Syndicat intercommunal	Assainissement, eau, déchets, chenil (fourrière), curage de cours d'eau non domaniaux	26 communes ayant 2 élus chacune
Montpellier	District	Développement économique, environnement, solidarité, sécurité incendie, culture sport, services funéraires	15 communes
Nancy	Communauté urbaine	Eau, incendie, voirie, éclairage, déchets, économique, piscines, musées...	20 communes
Nantes	District	Environnement et cadre de vie, habitat et solidarité, développement du territoire, enseignement et recherche.	21 communes 74 élus
Orléans	Communauté de communes depuis le 1er janvier 1999	Espace, économique, voirie, déplacements, déchets... Voirie transport, Assainissement ordures ménagères, Services de secours, Aménagement action économique, CFA	20 communes 79 élus dont 23 Orléans
Rennes	District	Aménagement, habitat, économique, déchets, incendie, PDU	7 élus
Rouen	District	Développement économique, Environnement, urbanisme, habitat et vie sociale, Enseignement supérieur et recherche, vie sportive, vie culturelle, Formation et jeunesse, gestion des services de secours et lutte contre l'incendie	33 communes, 97 élus,
Saint Denis La Réunion	Communauté de communes	Aménagement, économie, environnement, coopération assistance, informatique, transports scolaires...	Saint Denis 20 élus Sainte Marie 12 élus Sainte Suzanne 9 élus
Strasbourg	Communauté urbaine	Voie, eau assainissement, logement ...	27 communes

4.3 Deux cas particuliers

- ▶ La Communauté Urbaine de Lille a délégué à un syndicat mixte l'exploitation des TC. Elle garde tout ce qui a trait à la planification et aux investissements pour les TCSP, le syndicat mixte est concentré sur l'exploitation du réseau. C'est la communauté urbaine qui perçoit le versement transport (VT). La communauté urbaine a 5 élus dans le syndicat mixte, tout comme le Département, sa contribution est de 79 % contre 21 % pour le Département.
- ▶ Nice dont le PTU est limité à la seule commune de Nice. L'autorité organisatrice est dans ce cas limité à une commune, avec les compétences propres à une commune.

5 La structure technique de l'autorité organisatrice

Face à cette diversité importante dans la structure politique de l'autorité organisatrice, la structure technique et donc la capacité d'expertise de l'autorité organisatrice des transports publics est très variable sur les dix sept agglomérations de l'échantillon.

5.1 Pour une grosse moitié des structures légères, voire très légères...

- moins de 5 personnes à Nantes, Maubeuge, Saint Denis La Réunion et Valenciennes
- 7 à 12 personnes à Caen, Montpellier, Nancy, Nice, Orléans et Rouen

	Population du PTU	Les différents services transport	Leurs effectifs	Effectif global transport	Effectif global structure
Caen	201 000	Administration générale Structure technique Communication	3 4 1	8	8
Maubeuge	129 600	La gestion et l'organisation des TC ont été délégués à la SEMITIB, SEM d'exploitation, 158 personnes			
Montpellier	285 400	Services techniques Ressources financières	3 3	7	550
Nancy	263 300	Gestion courante Création d'un TCSP	6 6	12	1080
Nantes	505 300	Service transports collectifs	5	5	100
Nice	345 700	Direction générale des travaux, Direction des transports et de la circulation	9	9	7000
Orléans	265 000	un service finances/transport/CFA	8	8	75 + 230 sapeurs pompiers
Rouen	392 000	Comptabilité Exploitation Investissements	3 2 2	7	250 (hors corps des sapeurs pompiers)
Saint Denis La Réunion	176 000	Direction des transports publics Service Finances et Comptabilité	5 3	5	70
Valenciennes	333 500	Secrétariat général	2	2	2

5.2 Pour une petite moitié des services plus conséquents, avec des Directions ou Services bien identifiés.

Ces autorités disposent donc d'une capacité technique d'expertise plus importante que les autres, elles emploient :

- 18 personnes à Grenoble et Rennes
- 35 personnes à Toulouse
- plus de 50 à Bordeaux, Lille et Lyon

	Population du PTU	Les différents services	Les effectifs	Total transport	Total structure
Bordeaux	634 000	Mission tramway Pôle développement durable, Direction du développement des déplacements, des transports et des stationnements En liaison et avec assistance de : pôle financement (40), service des marchés publics(22), Direction juridique(18), mission d'évaluation prospective et de conseil(19)	23 33	56	2 000
Grenoble	378 000	Direction des opérations Direction des finances Plan de déplacements urbains (chargés de mission) Direction de l'information Direction de la logistique commune avec communauté de communes Services finances et information communs avec Communauté de communes,	12 2 3 1	18	18
Lille	1 079 500	Direction Maîtrise d'ouvrage administrative Exploitation, sécurité du réseau Pilotage et coordination Analyses, équipements et projets de transport Maîtrise d'ouvrage technique Maîtrise d'œuvre	3 17 13 5 21 22 40	121	2000
Lyon	1 152 500	Cabinet du Président Direction générale Direction des finances Direction du développement Direction du réseau	2 9 13 20 13	57	57
Rennes	329 500	Direction technique : Contrôle mandat Val à SEMTCAR Service transports urbains (gestion et exploitation des TC) Infrastructures et prospectives (PDU, SP Bus ...) Direction finances comptabilité	5 7 4 2	18	130
Strasbourg	430 000	Direction transports et déplacements Service transports et stationnement Service des relations extérieures (communication)	5 20 4	29	6000
Toulouse	631 500	Administratifs et financiers Services délégués Services techniques	20 9 6	35	35

Les services plus conséquents se situent a priori plutôt dans les agglomérations les plus importantes, toutefois, Rennes et Grenoble ont des services de 18 personnes et ont des populations comparables, voir inférieures à Nice, Rouen et Valenciennes qui ont moins de 9 personnes.

Les autorités organisatrices issues de structures plus larges, ayant d'autres compétences que les transports publics, peuvent profiter d'une certaine synergie concernant des services plus généraux comme les services administratifs ou financiers.

Mais une telle synergie peut aussi exister pour des structures à vocation unique, ainsi Grenoble a du personnel commun au syndicat mixte des transports collectifs et à la communauté de communes (finances, information, logistique).

6 La gestion globale du budget

- Presque toutes les AO déclarent faire une programmation pluriannuelle des investissements.

Seules quatre agglomérations la font sur plus de 6 ans : Rouen sur 10 ans, Lyon sur 11 ans, Orléans sur 25 ans et Caen sur 30 ans.

- Plus de la moitié des autorités organisatrices, prennent en compte le déficit généré par un nouvel équipement, en plus de son coût prévisionnel, dans la programmation pluriannuelle : Bordeaux, Caen, Lille, Lyon, Montpellier, Nancy, Nantes, Rennes, Saint Denis de la Réunion, Toulouse.
- Il n'y a pas de stratégie financière systématique et propre à l'ensemble des autorités organisatrices pour gérer leur dette. Les réponses des autorités organisatrices sur ce thème, sont donc très disparates. Chaque collectivité a sa propre politique financière en fonction de ses habitudes et de sa capacité d'expertise financière.

A noter : Grenoble a pour objectif de maintenir sa capacité d'autofinancement aux environs de 8 à 10 % et Lyon renégocie très régulièrement sa dette.

Enfin, un certain nombre d'autorités organisatrices sont en train de mettre en place le financement de leur première ligne de TCSP, elles n'ont donc pas encore contracté de dette importante.

Les hypothèses retenues pour échelonner la dette sont les suivantes :

Bordeaux	<i>L'encours de la dette est aujourd'hui très faible, 11 MF au 01/01/99, pour 135 MF au 01/01/91</i>
Grenoble	<i>Capacité de la collectivité à reconstruire son niveau d'autofinancement environ 8 à 10 %</i>
Lille	<i>7 % sur 30 ans</i>
Lyon	<i>Financement et refinancement sur 20 ans, soit une négociation permanente de la dette</i>
Montpellier	<i>Financement à court terme pendant les travaux, puis consolidation sur 15 ans ou 20 ans selon les investissements.</i>
Nantes	<i>Emprunts à 15 ans, avec des taux constants (moyenne des taux du marché)</i>
Nice	<i>Par des emprunts</i>
Rennes	<i>Différé d'amortissement du capital pendant la durée des travaux (mobilisation progressive de l'emprunt sur 3 – 4 ans)</i>
Rouen	<i>Emprunt sur 20 ans</i>
Strasbourg	<i>Pas d'hypothèse car c'est le concessionnaire qui contracte les emprunts</i>
Toulouse	<i>Différé de remboursement du capital, annuités constantes</i>

- Peu de collectivités font une relation entre la durée de vie globale des biens et la durée des emprunts.

Bordeaux	<i>Pas de lien aujourd'hui, mais envisageable pour l'avenir, recherche d'une cohérence plus grande entre la durée de l'amortissement technique des bus et la durée de l'amortissement financier.</i>
Grenoble	<i>Pas pour l'instant, mais la durée résiduelle de la dette nouvelle est toujours inférieure à la durée moyenne des investissements</i>
Lyon	<i>Recherche d'une durée de financement la plus proche de la durée d'amortissement dans la limite de l'acceptabilité des taux d'intérêt consentis.</i>
Rouen	<i>Durée des emprunts inférieure ou égale à la durée de vie globale des biens</i>
Strasbourg	<i>Relation entre durée des emprunts et durée de la concession (fin des emprunts avant la fin de la concession). Pour la CUS(compte administratif 1997), le ratio annuité de la dette * 100/recettes réelles de fonctionnement est de 17.71%, à comparer à la moyenne nationale de 21.9%.</i>

- Le taux d'endettement maximum accepté par l'autorité organisatrice varie du « plus faible possible » à 20 %. Une fois encore, les réponses sont très disparates et peu nombreuses.

A noter une notion intéressante à Toulouse : la collectivité s'autorise un endettement maximum de 10 000 francs par habitant du PTU.

Bordeaux	<i>Le taux d'endettement est le plus faible possible</i>
Grenoble	<i>Le ratio encours de la dette/capacité d'auto financement est toujours inférieur à la durée résiduelle de la dette.</i>
Lyon	<i>Le ratio encours de la dette / capacité d'autofinancement est égal en moyenne à 15 ans.</i>
Nantes	<i>Endettement maximum de 35 %</i>
Nice	<i>Le taux d'endettement du transport public n'est pas isolé, mais intégré au budget communal.</i>
Saint Denis La Réunion	<i>Le taux d'endettement maximum est de 20 %</i>
Toulouse	<i>Endettement maximum : 10 000 F par habitant, soit 7 000 MF</i>

7 La maîtrise d'ouvrage des projets de TCSP est très majoritairement publique

Seuls Caen et Strasbourg envisagent un montage en concession pour de nouveaux projets.

Grenoble, Rouen et Toulouse reviennent sur leurs choix initiaux pour la construction de nouveaux projets :

- Grenoble réalise l'extension du tramway sous maîtrise d'ouvrage publique. Si la concession sur la ligne B est toujours en vigueur, par contre, la concession de l'extension de la ligne A a été rachetée.
- Rouen envisage une maîtrise d'ouvrage publique pour ses nouveaux projets.
- Toulouse a racheté la concession de la ligne A fin 1997.

Il y a donc 21 projets sous maîtrise d'ouvrage public et deux projets sous maîtrise d'ouvrage privée dans le cadre d'une concession.

Toutefois, dans le cas de Strasbourg, le concessionnaire est une société d'économie mixte dont la collectivité est le principal actionnaire, avec 52 % des parts détenues par la Communauté Urbaine de Strasbourg et 26 % par le Département du Bas Rhin. Ce montage de concession avec une société d'économie mixte, semble apprécié par Strasbourg qui l'a reconduit pour la ligne B.

On peut donc dire que seul Caen maintient aujourd'hui une concession avec un partenaire privé.

7.1 Les cinq projets « dits à concession », dont trois lignes en service

Caen, projet TVR

Grenoble, Ligne B du tramway – en service depuis 1990 -

Rouen, métrobus – en service depuis 1994 -

Toulouse, Ligne A du Val – en service depuis 1993 -

Strasbourg, projet de Ligne B du tramway

La concession dans le cas de la ligne B du tramway de Grenoble ne portait que sur la construction et non sur l'exploitation du réseau, d'autre part, cette concession fait aujourd'hui l'objet de procédures judiciaires, rendant difficile les échanges d'informations, c'est pourquoi nous avons préféré exclure cette réponse des analyses ultérieures.

Les quatre autres concessions que nous aborderons ensuite, portent (ou portaient) sur la construction **et** l'exploitation du projet.

Les quatre concessions ont (ou avaient) une durée de 30 ans, mais la concession de Toulouse a été rachetée par l'autorité organisatrice des transports publics le 31 décembre 1997.

Le concessionnaire est une société anonyme entièrement privée dans les cas de Caen, Rouen et Toulouse, il s'agit d'une société d'économie mixte dont le capital est détenu à 78 % par les collectivités publiques dans le cas de Strasbourg.

→ Les raisons invoquées par les autorités en faveur du choix d'une concession

Caen : Volonté de confier la conception, la réalisation, le préfinancement, et la gestion du projet à un tiers.

Rouen : Insuffisance de moyens techniques propres, de capacité d'expertise de l'autorité organisatrice des transports, impératifs de délais de mise en service.

Toulouse : Prise de risque par le concessionnaire.

Strasbourg : Souplesse administrative d'une gestion privée du projet et garantie d'une conduite cohérente de la réalisation avec les impératifs de l'exploitation du futur réseau.

→ Seuls Caen et Rouen ont fait un appel à concurrence.

Il n'y a eu dans les deux cas que deux concurrents.

Strasbourg et Toulouse ont signé leur concession de gré à gré, avant que la Loi française ne les oblige à procéder à un appel d'offre.

→ Les prérogatives de maîtrise d'ouvrage qui restent à l'autorité publique.

Quasiment les mêmes prérogatives à Toulouse, Rouen et Caen, c'est à dire aucune prérogative en matière de maîtrise d'ouvrage, une fois le contrat signé, mais toutes en matière d'exploitation : définition globale de la politique des transports, tarification et détermination du niveau de service offert à la population Ces prérogatives pouvant être assorties de formules contractuelles pour des compensations versées au concessionnaire.

Des prérogatives plus fortes à Strasbourg. L'autorité publique conduit les études jusqu'à l'avant projet inclus, et l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP), elle réalise les acquisitions foncières, et assume la communication et la concertation sur le projet, y compris pendant la phase de construction.

→ La nature du groupement concessionnaire :

Caen :

Le groupement concessionnaire est composé de deux membres : SPIE qui détient 68 % du capital et Bombardier ANF qui en détient 32%. Il n'est pas prévu d'évolution du groupement dans le temps.

Toulouse :

Le groupement concessionnaire était constitué de : la Caisse des dépôts 25 %, le Crédit local de France 21%, Transcet 5%, la Semvat (exploitant du réseau) 25 %, Matra 19 % (constructeur du Val), et des organismes financiers 5 %.

Strasbourg :

La communauté urbaine est actionnaire majoritaire avec 52 % du capital, le Département du Bas Rhin en détient 26 % , TRANSCET : 13 %, la Caisse des dépôts 4%, les établissements prêteurs de la CTS (concessionnaire et exploitant du réseau) détiennent également des actions (5%).

La CTS, SEM concessionnaire, ne reflète pas complètement un passage au privé, puisque 78 % du capital de la SEM est détenu par les collectivités locales.

Rouen :

Trois groupements ont été constitués, un groupement constructeur, dont le chef de file est CEGELEC, un exploitant : TCAR, filiale du groupe CGEA/CGFTE, un pool bancaire dont le chef de file est Paribas.

Le poids de chaque membre évolue dans le temps, selon les phases d'avancement du projet : construction, période intermédiaire de mise en service, période d'exploitation, avec notamment un poids de plus en plus fort de l'exploitant.

	Phase de construction	Période intermédiaire	période d'exploitation
Exploitant	20%	42.5%	56%
Constructeurs	60 %	42.5%	34%
Pool bancaire	20 %	15%	10%

→ Engagements de la collectivité vis à vis du concessionnaire

L'engagement de la collectivité est le même pour tous, il s'agit du versement d'une contribution d'investissement et d'une contribution d'exploitation forfaitaire.

	Désignation des projets	Versement d'une contribution financière au concessionnaire (Montant en MF HT / an)	% par rapport au budget transport annuel
Caen	TVR	57 MF au concessionnaire de travaux publics 90 MF au concessionnaire de service public, valeur juin 1994 après mise en service du TVR	63 %
Rouen	Métrobus	392 MF en 1998	65 % budget 1998
Strasbourg	Tramway ligne B	695 MF val 11/95	non répondu
Toulouse	Ligne A du Val	1500 MF en 1997 correspondant à la subvention d'investissement + subvention d'exploitation	non répondu

La contribution financière versée au concessionnaire représente près de 65 % du budget transport à Caen et Rouen.

→ le partage des risques

Caen : Pas de partage du risque, 100 % des risques pour le concessionnaire, hors toute fiscalité (conditions de fiscalité, à la signature du contrat).

Mais le concédant garde la maîtrise de l'offre et ses conséquences.

Pour Rouen, Toulouse et Strasbourg :

➤ **le concessionnaire assume les risques :**

- commercial : offre et trafic
- technique sur le déroulement des travaux
- financier sur le coût d'investissement et le coût d'exploitation

➤ **le concédant assume les risques :**

- sur l'évolution des tarifs et de l'offre,
- sur l'évolution de la vitesse commerciale à Rouen
- sur les taux d'intérêts à Toulouse et Strasbourg
- il garantit des emprunts à Strasbourg et Rouen

Le contrat de Toulouse prévoyait en outre des formules de partage des économies d'investissement et d'exploitation.

→ Moment de la signature du contrat

Le contrat de concession a été signé avant l'avant projet sommaire à Caen et Strasbourg, mais dans le cas de Strasbourg, l'autorité organisatrice des transports publics reste pleinement maître d'ouvrage jusqu'à l'avant projet et l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

Dans le cas de Rouen et Toulouse, le contrat a été passé après l'avant projet sommaire et même après obtention de la déclaration d'utilité publique pour Toulouse.

→ Le vécu des concessions

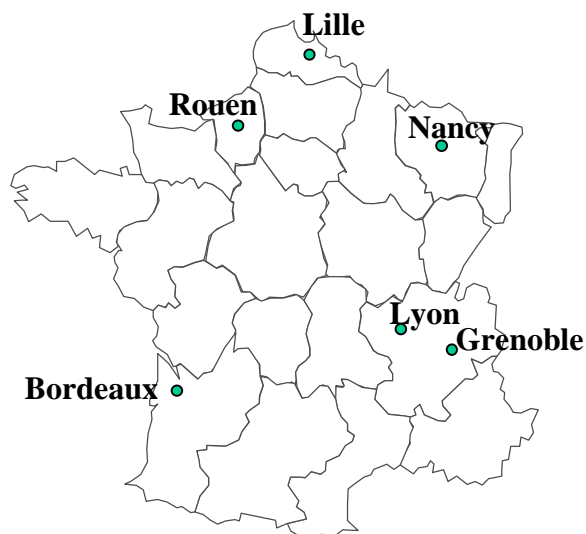
C'est essentiellement pour des raisons politiques et d'exploitation que la concession de Toulouse a été rachetée moins de dix ans après sa signature. En effet, les élus ne maîtrisaient plus l'offre de transport public, notamment l'offre en bus dans les communes périphériques, puisque toute demande de desserte nouvelle par exemple était instruite directement par le concessionnaire.

La concession de Rouen souffre d'ailleurs des mêmes maux, et en est déjà à son onzième avenant en à peine huit ans d'existence.

Seule la concession de Strasbourg paraît stable, sans doute parce que la puissance publique reste fortement représentée, avec un poids de 78% dans le capital du concessionnaire.

7.2 Dix huit projets sous maîtrise d'ouvrage publique

7.2.1 Six autorités organisatrices assurent la maîtrise d'ouvrage en direct



Mis à part Lille, elles font toutes appel (ou comptent le faire) à une assistance extérieure à la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux : appel d'offre en cours pour assistance juridique, fiscale et comptable

Grenoble : appel à la ville de Grenoble pour des missions ponctuelles

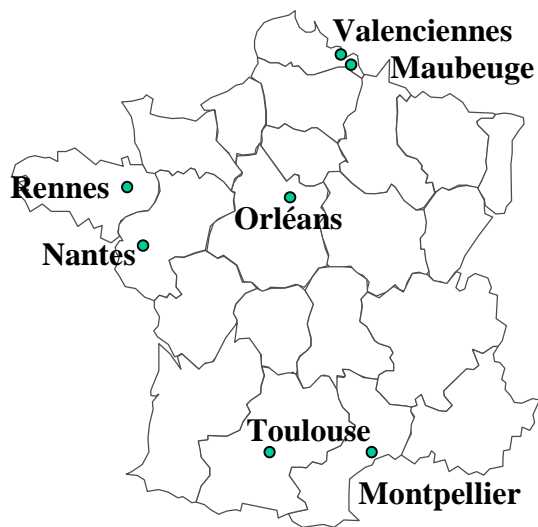
Lyon : assistance sur la programmation et la gestion des plannings auprès de bureaux d'études, ainsi que des expertises ponctuelles

Nancy : assistance sur le matériel roulant et les aménagements

Rouen : assistance sur le suivi et la coordination des actions, la gestion des plannings, l'émissions d'avis techniques, assistance dans la préparation et le suivi des consultations par les marchés de travaux ...

Rennes assure aussi la maîtrise d'ouvrage en direct, mais uniquement sur le projet de site propre bus.

7.2.2 Huit autres autorités organisatrices ont pris le parti de déléguer par mandat leur maîtrise d’ouvrage :



+ Saint Denis de la Réunion

Le mandataire est toujours une société d’économie mixte (SEM), sauf pour Orléans, où ils y a deux co-mandataires : une SEM plus une société anonyme (SA)

La communauté de communes d’Orléans fait appel à la ville d’Orléans en tant qu’assistant au maître d’ouvrage, le district de Nantes fait appel à des bureaux d’études sur des questions concernant le matériel roulant et les ateliers.

D’une manière générale, la mission de mandat est complète, conformément à l’article 3 de la Loi MOP.

Nice n’a pas encore décidé de l’organisation de la maîtrise d’ouvrage pour la construction de ses projets.

8 L'exploitation du réseau avec TCSP

Tous les réseaux intègrent l'exploitation du TCSP dans l'exploitation globale du réseau.

La durée des contrats d'exploitation est de 30 ans pour les réseaux concédés, 5 à 7 ans pour les autres, à noter une durée un peu plus longue de 10 ans sur Orléans et Nice.

Enfin, Rouen n'a pas encore pris de décision concernant l'exploitation du projet TEOR en mode routier guidé, exploitation par le concessionnaire du réseau ou non.

	Type de contrat actuel	Principes des formules contractuelles de répartition des risques	Contrat actuel
Bordeaux		Futur contrat en cours de définition	Fin du contrat 31/12/2000
Caen	Contribution financière forfaitaire, concession de service public avec contribution forfaitaire d'exploitation	Tarification : 100 % concessionnaire de service public Vitesse commerciale répercussion sur subvention d'exploitation (+-) Offre : répercussion sur AO si initiative AO, nul si redéploiement.	30 ans
Grenoble	Contribution forfaitaire au déséquilibre d'exploitation	Compensations tickets chômeurs, carte émeraude (+ 65 ans), réductions invalides, réductions demandeur d'asile, transports scolaires	15 ans
Lille	Régie intéressée	a – une partie fixe annuelle prédéterminée pour la durée du contrat (forfait de dépenses couvrant les charges d'exploitation et de petit entretien) versée par la collectivité au délégataire b – un objectif de recettes annuel prédéterminé pour la durée du contrat dû par le délégataire à la collectivité c – un intéressement ou risque partagé : <ul style="list-style-type: none"> ▶ intéressement positif lié aux objectifs de recettes et à des objectifs de trafic prédéterminés pour la durée du contrat ▶ - risque partagé entre le délégataire et la collectivité au delà d'un seuil fixé contractuellement (selon la théorie de l'imprévision). 	5 ans ramenés à 4,5 ans
Lyon	Convention de gestion à prix forfaitaire avec intéressement aux recettes	La formule d'actualisation de l'objectif de recettes prend en compte le prix moyen pondéré des voyages. L'ajustement de l'offre en terme financier se fait par des fiches spécifiques visées par l'AO lors de chaque modification de l'offre.	6 ans
Maubeuge	Convention de gestion avec compensation financière et intéressement		7 ans prend fin, fin 1999
Montpellier		1 – charges contractuelles d'exploitation des autobus (ajustées en fonction de la variation de l'offre, de l'indexation ; de la variation du coût kilométrique en fonction de la vitesse d'exploitation) et montant réel des charges d'exploitation du tramway, plafonné au montant contractuel (ajusté en fonction de la variation de l'offre et de l'indexation). 2 – intéressement à la réduction des charges d'exploitation du tramway et à la progression des recettes 3 – pénalisation en cas de non respect des indicateurs de qualité	6 ans

	Type de contrat	Principes des formules contractuelles de répartition des risques	Contrat actuel
Nancy	Contribution financière forfaitaire		5 ans 1997-2001
Nantes	Régie intéressée	Une part des charges d'exploitation et des recettes commerciales (hors recettes de trafic), font l'objet d'une rémunération forfaitaire. L'autre part des charges d'exploitation et les recettes du trafic, font l'objet d'une compensation aux frais réels (principe de la gérance). Intéressement de l'exploitant à la maîtrise des charges, à la fréquentation du réseau et à la qualité des prestations.	5 ans
Nice	non encore défini pour le réseau futur		10 ans fin du contrat fin 2001
Orléans		Exploitation aux risques et périls de l'exploitant, sur la base d'une planification contractuelle	10 ans fin en 2004
Rennes	Contribution financière forfaitaire	Avec encadrement du risque commercial	7 ans 1/1/99 31/12/2005
Rouen	Contribution financière forfaitaire, intégré au contrat de concession	Compensation tarifaire, compensation des variations de vitesse commerciale, compensation des modifications de l'offre, partage du risque trafic	30 ans
	<i>non encore défini concernant le projet TEOR</i>		
Saint Denis La Réunion	Montant forfaitaire	Formule d'intéressement applicable selon le niveau des recettes	10 ans
Strasbourg	Contribution financière forfaitaire	L'exploitant est responsabilisé sur l'offre (km), le coût forfaitaire de cette offre, le nombre de déplacements.	30 ans
Toulouse	Contribution financière forfaitaire	Contrat à partie fixe (dépenses forfaitaires) et objectifs de recettes (minimum par l'exploitant). L'exploitant assume à ses risques et périls le respect de l'objectif de recettes dans une fourchette de + ou - 7 MF, au delà les parties conviennent des dispositions à prendre. Modifications de l'offre sans impact dans une fourchet de + ou - 1 % du fait de l'exploitant et + ou - 0.8 % du fait de l'AO. Formule d'élasticité au tarif en tenant compte de l'inflation par grandes catégories Intéressement / pénalité sur le taux de fraude et le taux de satisfaction de la clientèle	5 ans
Valenciennes	Montant forfaitaire		6 ans fin 31/12/99

9 Financement des projets

9.1 Qui subventionne les projets ?

→ L'Europe

Dans le cadre du FEDER (Fond européen de développement économique régional), et en fonction des objectifs qu'ont pu se fixer les Régions françaises, en accord avec l'État français et la Commission européenne, l'Europe peut participer au financement des projets de TCSP. Ces fonds sont gérés à un niveau local, par les préfetures de région.

Les objectifs peuvent être différents d'une Région à l'autre. La subvention de l'Europe est intervenue à Rouen dans le cadre d'un objectif de requalification des espaces publics. Pour Saint Denis de La Réunion, les objectifs concernaient à la fois le développement des transports collectifs et le désenclavement social. En ce qui concerne la mise en site propre du tramway de Saint Etienne (qui ne fait pas partie de l'enquête), c'est la politique de la ville qui a prévalu, le tramway permettant de rapprocher deux quartiers défavorisés.

Quatre projets en bénéficient pour un montant d'environ 2 % à Valenciennes, 6 % à Maubeuge et Rouen (projets TEOR et LISOR uniquement), et de 20 % pour le site propre bus de Saint Denis de la Réunion.

→ L'État :

La participation de l'État français est directement issue de la circulaire relative aux aides de l'État aux transports collectifs de province du 21 décembre 1994, qui fixe des taux de subvention selon le type de projet :

Type de projet	Montant de la subvention en % de la dépense subventionnable	Plafond de la subvention en francs 1994/km
Métros	20 %	50 MF
Tramways	30 %	25 MF
Modes guidés routiers	35 %	15 MF
Sites propres bus	40 %	7 MF

La subvention est d'autant plus forte en pourcentage, que le projet est « léger ».

D'autre part l'État, n'apporte sa contribution que sur une partie du projet qu'il appelle dépense subventionnable. Sont notamment exclus des subventions : le matériel roulant, les acquisitions foncières, les frais de fonctionnement du maître d'ouvrage, les aménagements urbains à caractère qualitatif.

Enfin, la subvention ne peut pas dépasser un plafond au kilomètre.

Toutes ces raisons expliquent que la subvention de l'État ne soit pas identique pour tous les projets lorsqu'on la ramène au coût total du projet.

Par contre, comme on peut le voir, ci dessous, pour les projets les plus récents, le montant de la subvention suit bien la circulaire lorsqu'on le ramène à la dépense subventionable.

	Désignation des projets	Coût global des projets	Subvention de l'État	
			Par rapport à la dépense subventionable	Par rapport au coût global du projet
Lyon	Tramway	2300 MF phase 1	30 %	17 %
Montpellier	Tramway	2180 MF	30 %	18 %
Nancy	TVR	920 MF	35 %	18 %
Nantes	Tram ligne3	578 MF	30 %	19 %
	Extens. ligne1	434 MF	30 %	21 %
Orléans	Tramway	1 873 MF	30 %	20 %
Rennes	Site propre bus	151 MF	38 %	28.5 %
Saint Denis La Réunion	Site propre bus	262 MF	41 %	17% DTT 4.5% DIV
Strasbourg	Tram ligne B	1846 MF	30 %	17.5 %

Les effets de la circulaire se retrouvent toutefois lorsqu'on rapporte la subvention de l'Etat au montant total des projets :

- ▶ 7% à 13 % pour les projets récents et 17 % à 20 % sur les métros subventionnés avant la circulaire.
- ▶ 15 % à 22 % sur les tramways et modes guidés.
- ▶ 22 % à 30 % sur les sites propre bus.

→ Les Régions

La Région n'intervient que dans quatre agglomérations : Caen, Nice, Rouen et Strasbourg. Sa participation est de 2% à 3% à Caen et Strasbourg, elle devrait atteindre 13 % à Rouen sur les projets TEOR et LISOR.

Nice attend une subvention couplée Région plus Département de 20 % sur ses deux projets.

Nancy a sollicité sa Région.

→ Les Départements

Cinq Départements participent au financement des projets, sous forme d'une subvention spécifique à Montpellier, Nice, Rouen, Saint Denis de la Réunion et Strasbourg. Leur participation est très variable, entre 2 % et 6 % à Rouen (projet métrobus), Saint Denis de la Réunion, Strasbourg et Montpellier, 13 % demandés à Rouen (hors métrobus).

Nice attend une subvention couplée Région plus Département de 20 %.

Quatre autres Départements sont membres de l'autorité organisatrice des transports publics, à travers les syndicats mixte, à ce titre, ces Départements participent au développement des transports publics, sans que cela n'apparaisse dans le budget propre au projet. C'est le cas à Lyon, Toulouse, Caen et Grenoble.

En ce qui concerne Lille, le Département participe dans le syndicat mixte d'exploitation, Il ne participe pas au financement de l'investissement des TCSP lillois. C'est aussi le cas de Valenciennes, qui reçoit une subvention forfaitaire du Département, qui est utilisé pour l'exploitation du réseau et le renouvellement du parc.

Sept agglomérations ne bénéficient donc pas de subvention du Département. Nancy est toutefois en recherche de subvention auprès de son Département.

→ Les Communes

Les communes sont sollicités sur trois agglomérations en plus de leur participation au budget de l'autorité organisatrice: à Lyon sur le tramway, Rennes sur le Val et le site propre bus, et à Rouen sur les projets TEOR et LISOR (sur les dépenses de requalification urbaine). Leur participation varie entre 5 % et 11 %.

Les communes du syndicat intercommunal de Maubeuge ne participent pas au budget des transports publics dans la mesure où le versement transport suffit actuellement pour alimenter le budget transports publics. Les communes traversées sont par contre sollicitées, à hauteur de 6 %, sur le site propre de Maubeuge.

9.2 La part restant à financer par l'autorité organisatrice.

Cette part est souvent supérieure à 70 % voire même 80 %. Certains projets ont toutefois des financements multiples, et la part restant à financer par l'autorité organisatrice est alors bien plus faible, c'est en particulier le cas des cinq projets de site propre bus où la part de l'autorité organisatrice n'est plus que de :

- ▶ 57 % sur le site propre bus de Maubeuge
- ▶ 52 % sur le site propre bus et 63 % sur le tramway sur pneu de Nice
- ▶ 60 % sur le site propre bus de Rennes
- ▶ 35 % sur TEOR et 28 % sur LISOR à Rouen
- ▶ 55 % sur le site propre bus de Saint Denis de la Réunion

L'autorité organisatrice finance cette part soit sur ses fonds propres soit par emprunt, soit plus généralement par un mixage d'emprunt et d'autofinancement.

L'autofinancement peut provenir de plusieurs sources, essentiellement la contribution des collectivités appartenant à l'autorité organisatrice ou le versement transport (VT). Il est toutefois difficile d'identifier sur un projet le pourcentage de l'autofinancement qui provient du VT ou de la contribution des collectivités, d'autant plus que pour des raisons d'affichage politique, certaines autorités organisatrices préfèrent affecter le VT à l'exploitation, et d'autres à l'investissement.

Toutefois, le versement transport est une ressource très importante pour les transports publics puisqu'il représentait en 1997, 39 % du budget des autorités organisatrices.

Le compte emplois-ressources de l'ensemble des réseaux de transports urbains de province en 1997 peut être présenté comme suit :

Emplois :	Montant annuel	Pourcentage
<i>a) <u>fonctionnement</u></i>		
▶ <i>charges d'exploitation</i>	<i>13 700 MF</i>	<i>56 %</i>
▶ <i>intérêts des emprunts</i>	<i>1 700 MF</i>	<i>7 %</i>
<i>b) <u>investissements</u></i>		
▶ <i>études, acquisitions, travaux et épargne pour investissement</i>	<i>7 000 MF</i>	<i>29 %</i>
▶ <i>remboursement du capital emprunté</i>	<i>2 100 MF</i>	<i>8 %</i>
total	<i>24 500 MF</i>	<i>100 %</i>
 Ressources :		
▶ <i>usagers (recettes tarifaires)</i>	<i>5 523 MF</i>	<i>23 %</i>
▶ <i>employeurs (versement de transport)</i>	<i>9 657 MF</i>	<i>39 %</i>
▶ <i>contribuables locaux (communes, départements, régions)</i>	<i>6 566 MF</i>	<i>27 %</i>
▶ <i>participation de l'Etat (DGD, DGE + subventions)</i>	<i>1 039 MF</i>	<i>4 %</i>
▶ <i>emprunt</i>	<i>1 715 MF</i>	<i>7 %</i>
total	<i>24 500 MF</i>	<i>100 %</i>

Source : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains – DTT – CERTU – GART - UTP

Les entreprises qui paient cette taxe, participent donc fortement au développement des transports publics et donc à la construction des TCSP. D'ailleurs, le versement transport est très souvent augmenté à l'occasion de la réalisation d'un TCSP.

9.3 Augmentation du VT à l'occasion de la réalisation d'un TCSP

Quasiment toutes les autorités organisatrices augmentent le VT à l'occasion de la réalisation d'un TCSP, pour le porter au taux de 1.75%, voire 1.80% à Lille et Saint Denis La Réunion.

Seul Lyon et Nantes n'augmentent pas le VT et le laisse à 1.63%.

Maubeuge et Nancy portent le VT à 1.4% et Nice à 1.5%, sur des projets de site propre bus ou de mode routier guidé.

L'augmentation commence très souvent entre 2 et 5 ans avant la mise en service de la ligne, seuls Bordeaux et Nice ne commencent qu'à la mise en service.

L'augmentation est brutale dans dix agglomérations (exemple, passage de 1 à 1.75% d'un coup à Rennes, Rouen et Orléans) elle est progressive sur 2 à 5 ans dans 5 autres agglomérations.

	Augmentation VT à l'occasion de la réalisation du TCSP	Début de l'augmentation
Bordeaux	1.55 % en 2003, 1.65 % en 2004, 1.75 % en 2005	à partir de la mise en service de la première phase
Caen	1.6 % en 1998/99, 1.65 % en 2000, 1.70 % en 2001, 1.75 % en 2002	5 ans avant la mise en service
Grenoble	1 à 1.35% sur l'extension de la ligne A et passage à 1.75% pour la ligne B	
Lille	1.50% en 1980, 1.75 % en 1990, déplafonnement à 1.50 % en 1993, 1.70% en 1996 et 1.80% depuis juillet 1998	3 ans avant mise en service de la première ligne
Lyon	Pas d'augmentation sur les projets actuels, le VT est à 1.63%	Non lié aux projets
Maubeuge	1 à 1.4 % au 01/04/98	4 ans avant la mise en service
Montpellier	+ 0.25 au 1/1/1996	4 ans avant la mise en service
Nantes	Non, le VT est à 1.63 %	Non lié aux projets
Nancy	1.05 à 1.4% en juillet 1998	2 ans avant la mise en service
Nice	1.2 % à 1.5 % à la mise en service du TCSP en 2004	à la mise en service
Orléans	1 à 1.75% au 01/04/1997	3 ans avant la mise en service
Rennes	1 à 1.75 % en juillet 1996 à l'occasion du Val	5 ans avant la mise en service
Rouen	1 à 1.75% en 1991, à l'occasion du Métrobus	3 ans avant la mise en service
Saint Denis La Réunion	1.3 à 1.8 % au 01/01/99	2 ans avant la mise en service
Strasbourg	1.2 à 1.5 1/1/91, puis 1.75% au 1/1/92, à l'occasion de la première ligne	3 ans avant la mise en service de la première ligne
Toulouse	1 à 1.75 % en 1986 à l'occasion de la ligne A	7 ans avant la mise en service
Valenciennes	1 à 1.75 au 01/04/98	4 ans avant la mise en service

9.4 Tableau récapitulatif des financeurs

Attention les coûts ne sont pas directement comparables, car ils ne sont pas donnés pour les mêmes années, on ne retiendra donc que les ordres de grandeur et les pourcentages de participations.

	Désignation des projets	Coût global	Subventions					Financements privés	Part de l'autorité organisatrice (dont VT)
			FEDER	État	Département	Région	Communes		
Bordeaux	Tramway	6150 MF		18 % ¹					82 %
Caen	TVR	1200 MF		22.5 % ¹		2.5 %		Concessionnaire 40 %	35 %
Grenoble	Extens. Tram B	160 MF		30 %					70 %
	Tram ligne B	800 MF		20 %	non répondu				
Lille	VAL ligne 2	6925 MF		20 %					80 %
Lyon	Tramway	2300 MF phase 1		17 %			9.5% Gd Lyon 0.5% autres		73 %
Maubeuge	Extens. métroB	934 MF		13.5 %					86.5 %
Montpellier	Site propre bus	295 MF	7 %	30 % ¹			6 %		57 %
Nancy	Tramway	2180 MF		18 %	6.5 %				75.5 %
	TVR	920 MF		18 %	Département Région sollicités				82 %
Nantes	Tram ligne3	578 MF		19 %					81 %
	Extens. ligne1	434 MF		21 %					79 %
Nice	Tram sur pneu	923 MF		17 % ¹	20 % demandés Département Région				63 %
	Site propre bus	252 MF		28.5 ¹ %	20 % demandés Département Région				51.5 %
Orléans	Tramway	1 873 MF		20 %					80 %
Rennes	VAL	2948 MF		12.5 %			5 % Rennes		82.5 %
	Site propre bus E/O	151 MF		28.5 %			11% Rennes + Cesson Sévigné		60.5 %
Rouen	Métrobus	2631 MF		15 %	3.5 %	2.5 %		non répondu	
	TEOR	941 MF	7 %	22 % ¹	13 %	13 %	6.5 %	3 %	35.5 %
	LISOR	52 MF	6 %	33 % ¹	13.5 %	13.5 %	6 %		28 %
Saint Denis La Réunion	Site propre bus	262 MF	21 %	17% DTT 4.5% DIV	2 % (pôle d'échange)				55.5 %
Strasbourg	Tram ligne B	1846 MF		17.5 %	4 %	2 %		3.5 % ²	
Toulouse	Val ligne A	3390 MF		17 %				non répondu	
	Extens. ligne A	1230 MF		7 % ¹					93 %
Valenciennes	Val ligne B	6350 MF		12 % ¹					88 %
	Transville (phase 1)	1300 MF	2.3 %	19 % ¹					78.7 %

¹ – Pour ces projets, la subvention de l'Etat n'est pas encore fixée, il s'agit d'une subvention attendue par la collectivité

² - Gestionnaires des réseaux concessionnaires

10 Les plans de financement

10.1 Recours à l'emprunt et autofinancement

Comme nous l'avons vu précédemment, la part restant à financer par l'autorité organisatrice est très variable selon les projets. Les variations sont encore plus importantes lorsque l'on distingue l'autofinancement et le recours à l'emprunt sur cette part.

- Le recours à l'emprunt, varie de 20% à 80% du montant des projets, voire est nul dans le cas du projet bus LISOR à Rouen :
 - De 20% à 35% à Bordeaux, Caen, Maubeuge, Nantes, Rouen (projet TEOR), et Saint Denis de la Réunion.
 - De 40% à moins de 60% sur Montpellier, Orléans, Rennes (Val), Strasbourg, Toulouse (ligne B), et Valenciennes.
 - Plus de 60 % pour six autres projets, avec un maximum de 80% sur la ligne 2 du métro de Lille, compte tenu d'un autofinancement nul.

- La part de l'autofinancement peut être nulle, et atteindre 62% sur le projet bordelais.

La communauté urbaine de bordeaux s'est en effet constituée une épargne (37 % du projet) en vue de la réalisation de son projet.

La moitié des projets renseignés se situent dans une fourchette de 20% à 35% d'autofinancement. Les projets Nantais ont un autofinancement proche de 50 %.

A noter trois projets avec un autofinancement nul :

 - ▶ la ligne 2 du Val de Lille, avec un recours à l'emprunt de 80%
 - ▶ les projets de Nice, ont actuellement un autofinancement nul, mais le montage financier n'est pas bouclé, et on peut espérer dégager une part d'autofinancement grâce à l'augmentation du VT qui est prévue à la mise en service du projet.
 - ▶ le projet TEOR de Rouen, mais la part restant à financer par l'autorité organisatrice n'étant plus que de 35 % après obtention de plusieurs subventions, le recours à l'emprunt pour 35 % du projet reste finalement assez faible.

10.2 Comment emprunter ?

Onze Autorités organisatrices font appel à la BEI, ou comptent le faire : Caen (à travers le concessionnaire), Lyon, Maubeuge, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice (probablement), Orléans, Rennes, Strasbourg et Valenciennes.

D'une manière générale les autorités organisatrices déclarent aller elles mêmes sur le marché bancaire, et la plupart font un cahier des charges de consultation.

Seul Rouen déclare se faire assister par un Pool bancaire pour le projet métrobus.

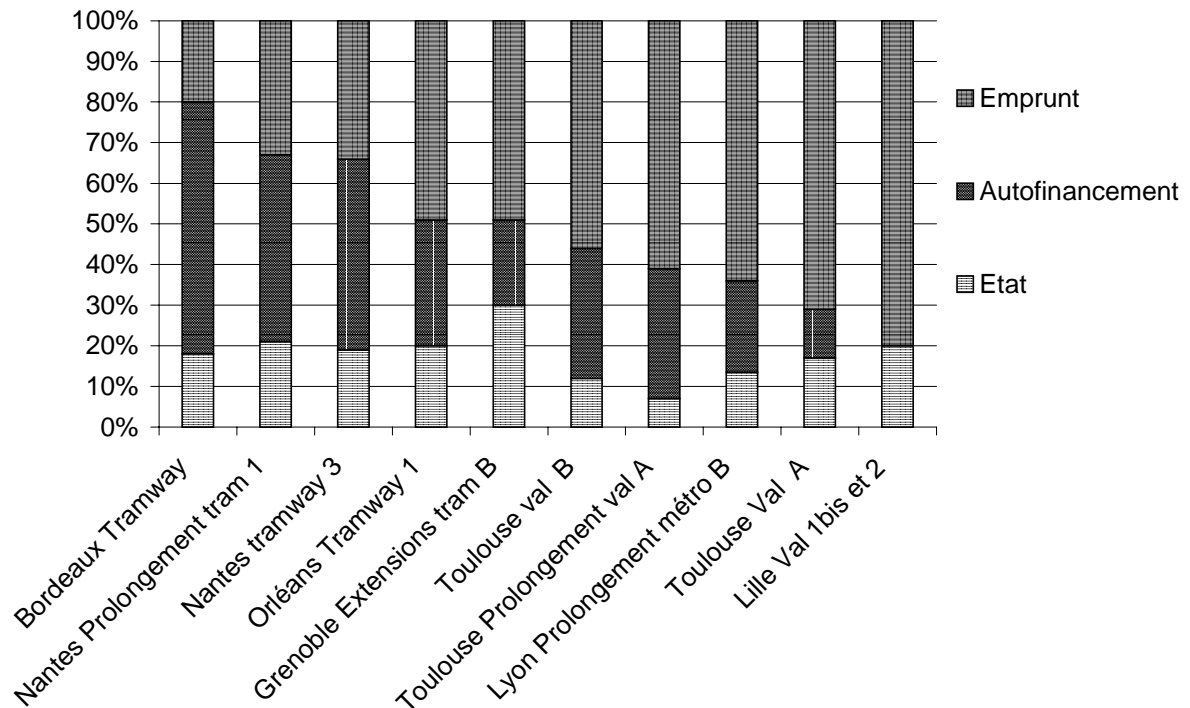
10.3 Tableau récapitulatif

	Désignation du projet	Coût global des projets	Autofinancement, sur budget propre de l'AO (dont VT)	Emprunt	Financements privés	Ensemble des subventions
Bordeaux	Tramway	6150 MF	62 % (dont 37% épargne réalisée)	20 %		18 %
Caen	TVR	1200 MF	35 %		préfinancement concessionnaire 40 %	25 %
Grenoble	Tramway ligne B	800 MF	Non répondu			20 %
	Extension tramway ligne B	160 MF	21 %	49 %		30 %
Lille	VAL ligne 2	6925 MF	0	80 %		20 %
Lyon	Tramway	2300 MF phase 1	13 %	60 %		27 %
	Prolongement métro B	934 MF	22.5 %	64 %		13.5 %
Maubeuge	Site propre bus	295 MF	29.5 %	28.5 %		42 %
Montpellier	Tramway	2180 MF	27.5 %	48 %		24.5 %
Nantes	Tram ligne3	578 MF	47 %	34 %		19 %
	Extension. ligne1	434 MF	46 %	33 %		21 %
Nancy	TVR	920 MF	Non encore défini			
Nice	Tram sur pneu et SP	923 MF + 252 MF	0 ² aujourd'hui	environ 63 %		environ 37 %
Orléans	Tramway	1 873 MF	31 %	49 %		20 %
Rennes	VAL	2948 MF	environ 41 %	environ 41 %		environ 18%
	Site propre bus E/O	151 MF	Non renseigné			
Rouen	Métrobus	2631 MF			préfinancement concessionnaire 40 %	21 %
	TEOR	941 MF	0	environ 35 %	Concession-naire : 3 %	environ 62 %
	LISOR	52 MF	28 %			72 %
Saint Denis La Réunion	Site propre bus	262 MF	33 %	23 %		44 %
Strasbourg	Tramway ligne B	1846 MF	16 %	57 %	Gestionnaires réseaux 3.5 %	23.5 %
Toulouse	Val ligne A	3390 MF	12 %	71 %		17 %
	Prolongement ligne A	1230 MF	32 %	61 %		7 %
	Val ligne B	6350 MF	32 %	56 %		12 %
Valenciennes	Tramway	1300 MF (phase 1)	32 %	47 %		21 %

² Le montant de l'autofinancement dépendra notamment des recettes issues de l'augmentation du VT, prévue à la mise en service du projet.

11 Synthèse des financements

11.1 Des financements « basiques »

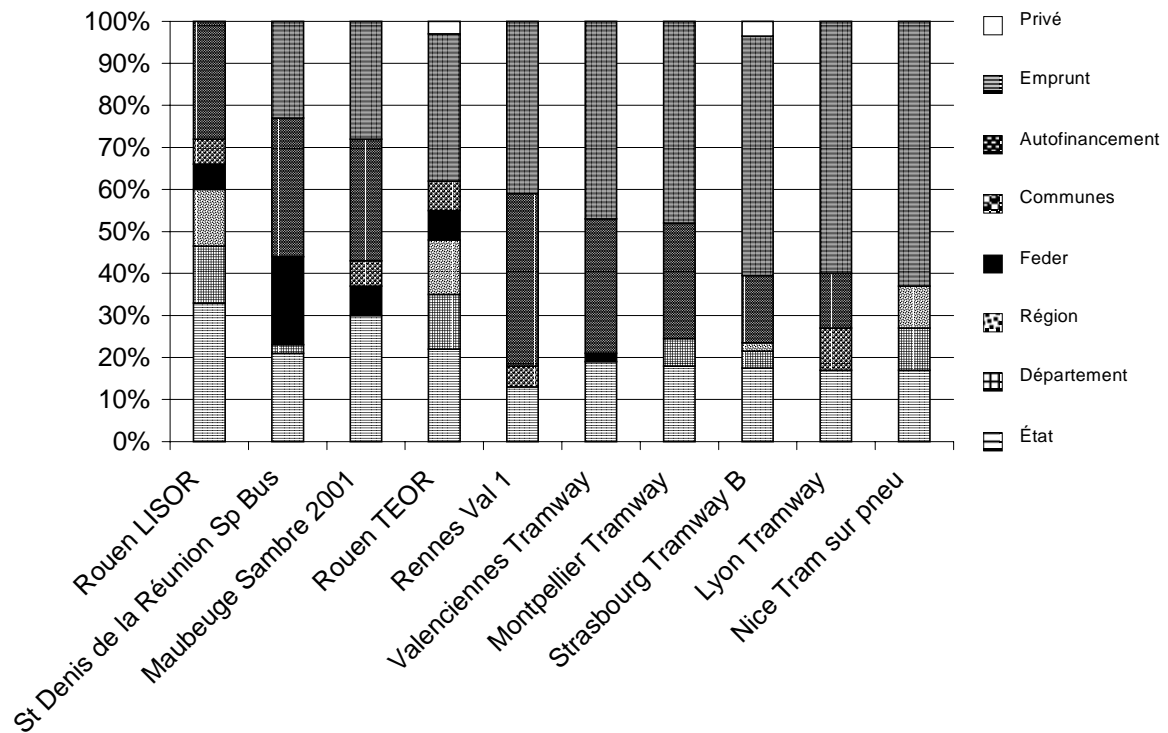


Dix projets ont un financement dit « basique » : subvention de l'Etat + emprunts + autofinancement.

Les financements sont toutefois très disparates, allant de :

- 20 % à 80 % de recours à l'emprunt
- 7 % à 30 % de subvention de l'Etat
- 12 % à 62 % d'autofinancement

11.2 Des financements multiples



Dix autres projets bénéficient de financements multiples : aucun projet de métro, mais tous les projets de site propre bus.

Les financements sont aussi très disparates dans ce cas, allant de :

- 0 % à 63 % de recours à l'emprunt
- 0 % à 41 % d'autofinancement
- 18 % à 72 % de subventions

12 En conclusion

Dix ans après la signature des concessions privées de Toulouse, Grenoble et Rouen, non seulement la très grande majorité des agglomérations françaises a renoncé à faire appel aux entreprises privées pour le financement et la construction de leurs projets de transport public, mais Toulouse Grenoble et Rouen sont revenues sur leur choix pour la construction de leurs nouveaux projets.

Seuls Caen et Strasbourg construisent leur TCSP dans le cadre d'une concession. Dans le cas de Caen le concessionnaire est une entreprise privée, dans le cas de Strasbourg, le concessionnaire est une société d'économie mixte dont le capital est détenu à 78 % par la communauté urbaine et le Département. La prise de risque par le privé est donc assez faible dans ce cas.

Les agglomérations sont toutefois en recherche de nouvelles sources de financement, et font de plus en plus appel, en plus de L'Etat qui, traditionnellement subventionne les TCSP, à d'autres collectivités (Communes, Département, Région, Europe) pour financer leurs projets.

D'une manière générale, les projets de site propre pour autobus bénéficient de plusieurs subventions de différents partenaires, et la part subventionnée du projet est au moins égale à 40 % du projet.

Enfin les entreprises participent au financement des infrastructures, à travers le versement transport, qui représentait en 1997 39 % du budget des autorités organisatrices. A l'occasion de la construction d'un projet de transport public, cette taxe est souvent augmentée et portée à son maximum.

Annexe : le questionnaire d'enquête

Organisation de la maîtrise d’ouvrage et montage financier lié à la construction d’un TCSP

Panorama des villes françaises pour le compte du comité de développement des villes à TCSP de surface

Autorité Organisatrice (dite AO par la suite)	
---	--

STRUCTURE DE L’AO

1. Structure politique de l’AO :

- Nature de l’AO (commune, district, communauté urbaine, syndicat...)

.....

- L’AO a-t-elle d’autres compétences que les transports urbains ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**, lesquelles ?

.....

.....

- Dans le cas d'une structure, regroupant plusieurs collectivités

Collectivités	Nombre d'élus de chaque collectivité	Contribution financière de chaque collectivité <i>(en % par rapport au budget transport)</i>
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _
.....	_ _	_ _

- Participations

Qui participe ?	Nature (fiscalité directe, subvention ...)	Montant des participations (en millions de F hors taxes)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)
..... MF (HT)

2. Structure technique de l'AO :

- Les différents services affectés à la gestion et à l'organisation des TC : exploitation du réseau, investissements, administration, finances... (définition d'un organigramme avec les effectifs de chaque service)

Service	Effectifs
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _
.....	_ _ _ _

- Effectif global transports urbains |_|_|_|_|

- Effectif global structure |_|_|_|_|

GESTION GLOBALE DU BUDGET

- L'AO fait-elle une programmation pluriannuelle de ses investissements ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**, sur quelle durée ? ans

- Le déficit généré par un nouvel équipement est-il pris en compte, en plus de son coût prévisionnel, dans la programmation pluriannuelle ?

1. Oui 2. Non

- Quelles hypothèses sont prises en compte pour échelonner la dette de l'AO ?

.....

- En particulier, y a-t-il une relation entre la durée de vie globale des biens de l'AO (matériel roulant + infrastructures...) et la durée globale des emprunts ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui** laquelle ?

.....

- Quel taux d'endettement maximum l'AO s'est-elle fixé ? %

- Participation financière des collectivités locales au budget de l'AO

Communes	Département	Région
<input type="text"/> %	<input type="text"/> %	<input type="text"/> %

Projet TCSP	12.1.1
--------------------	---------------

1. Nature du projet :

- Désignation du projet (nom et type)

.....

- Date de début des travaux

.....

- Dates prévues de mise en service

.....

Longueur en km	Nombre de stations	Nombre de rames
_ _ _	_ _	_ _

- Coût du projet (en millions de francs, hors taxes)

Coût global	Subvention Etat	Autres financements <i>(*à préciser)</i>
|_|_|_| MF (HT)	|_|_|_| MF (HT)	|_|_|_| MF (HT)
		|_|_|_| MF (HT)
		|_|_|_| MF (HT)

- ***Autres financements**

.....

.....

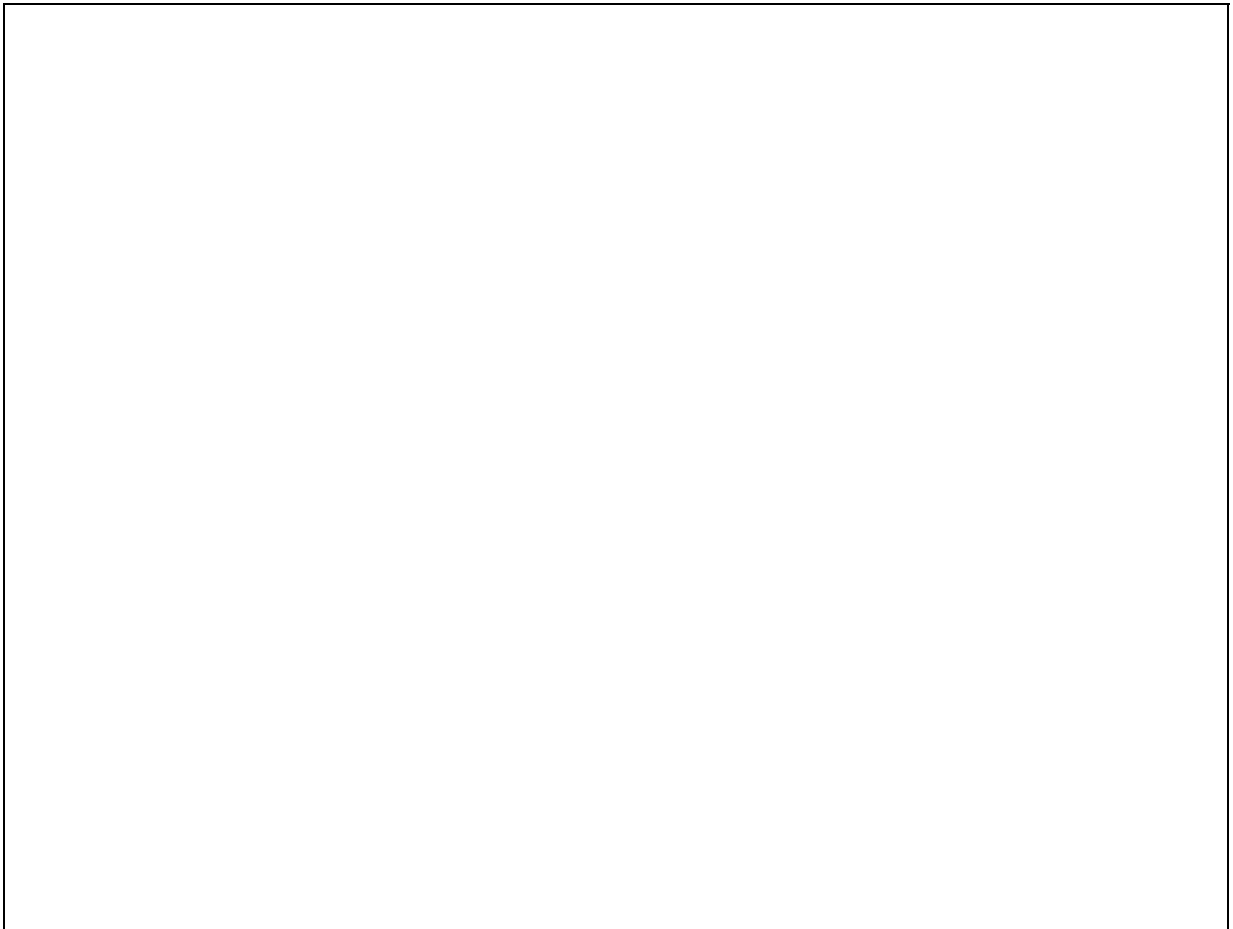
.....

2. Organisation de la Maîtrise d'ouvrage³

- La maîtrise d'ouvrage est-elle ?

- Publique
- Privée
- Mixte

- Organigramme de la maîtrise d'ouvrage



³ « Le maître d'ouvrage est le responsable principal de l'ouvrage, il lui appartient après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Le maître de l'ouvrage définit dans le programme, les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. » - Définition donnée dans le « Guide de la maîtrise d'ouvrage pour les TCSP » édité au printemps 1998 par le GART.

Dans le cas d'une maîtrise d'ouvrage privée, de type concession,

- Pourquoi ce choix ?

.....
.....

- Y a-t-il eu un appel à concurrence ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**, de quel type (appel d'offre sur performance, ...) ?

.....
.....

- Combien y a-t-il eu de candidats ?

- Quelles sont les prérogatives de maîtrise d'ouvrage restant à l'AO (avec ou sans délégation, assistance à maîtrise d'ouvrage, ...)

.....
.....

- La concession porte-t-elle sur

- La construction
- L'exploitation
- Les deux

- Quelle en est la durée ? ans

3. Structure du groupement concessionnaire

- Statut juridique du groupement

.....

.....

- Organisation du groupement (chef de file ? ...)

.....

.....

- Répartition et poids des membres du groupement (s'il y a variation dans le temps : phase construction, phase exploitation, précisez)

.....

.....

- Répartition du capital (s'il y a variation dans le temps : phase construction, phase exploitation, précisez)

.....

.....

- Quels sont les engagements de la collectivité vis à vis du concessionnaire ?

.....

.....

- Comment sont partagés les risques ?

.....

.....

- Principes des formules contractuelles de partage des risques (frais financiers, dérive de l'inflation, fiscalité ...)

.....

.....

Dans le cas d'une maîtrise d'ouvrage publique

- La maîtrise d'ouvrage est-elle déléguée par mandat ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**, qui est le mandataire et quelle est sa nature (autre CL, État, SEM) ?

.....

- Quels points sont-ils délégués ?

.....

.....

- Si la maîtrise d'ouvrage se fait en direct, l'AO assure-t-elle la conduite d'opération ?

1. Oui 2. Non

- **Si non**, à qui l'a-t-elle confiée ?

.....

- L'AO confie-t-elle des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**, de quelle nature (programmation/gestion des plannings, expertises ponctuelles ...) ?

.....

.....

.....

- Et à quels organismes (bureaux d'études, autres collectivités ...)

.....

.....

.....

4. Exploitation du TCSP

- Quel est le mode de gestion retenu pour exploiter le TCSP ?

- Intégré à l'ensemble du réseau
- Séparé

- Quel est le type de contrat passé avec l'exploitant ?

- Contribution financière forfaitaire (l'exploitant s'engage sur les charges d'exploitation et sur les recettes)
- Montant forfaitaire (l'exploitant s'engage sur les charges d'exploitation)
- Gérance (l'AO assume les risques)

- Principe des formules contractuelles de répartition des risques ou de compensation (tarification, vitesse commerciale, modification de l'offre... précisez)

.....

.....

.....

.....

.....

- Durée du contrat ans

5. Montage financier associé à la construction du TCSP

- Y a-t-il une programmation spécifique pour le TCSP ?

1. Oui 2. Non

- Comment est bâti le plan de financement des projets ? (*en millions de francs, hors taxes*)

		Nature	Montant
Autofinancement		.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
Recours à l'emprunt		.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
Financements privés⁴		.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
Collectivités locales	urbains	.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
	département	.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
	région	.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)
État		.....	└──┬──┬──┬──┬── MF (HT)

- Le taux du versement transport a-t-il été augmenté à l'occasion de la réalisation du TCSP ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui** - de combien
- depuis quelle date

⁴ Dans le cas d'une concession, financement apporté par le concessionnaire.

- L'AO ou le maître d'ouvrage fait-il appel à la banque européenne d'investissement (BEI) ?

1. Oui 2. Non

- L'AO ou le maître d'ouvrage va-t-il directement sur le marché bancaire pour négocier ses emprunts ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui** comment procède-t-il ?

Appel d'offre auprès des banques sur la base d'un cahier des charges ?

1. Oui 2. Non

- L'AO ou le maître d'ouvrage a-t-il une politique de couverture du risque notamment face à l'évolution des taux variables (EURIBOR) qui sont très bas aujourd'hui ?

1. Oui 2. Non

- **Si non**, à qui fait-il appel pour financer son projet ? (ex : montage « clé en main » par un banquier, par un concessionnaire ...).

.....
.....

- Si l'AO n'est pas maître d'ouvrage, est-il prévu qu'elle puisse garantir les emprunts du maître d'ouvrage ?

1. Oui 2. Non

Si maîtrise d’ouvrage publique

- Les investissements sur domaine public sont-ils délégués aux communes, avec inscription au FCTVA ?

1. Oui 2. Non

Si maîtrise d’ouvrage privée

- Le contrat prévoit-il le versement d’une contribution financière au concessionnaire ?

1. Oui 2. Non

- **Si oui**

Montant de la contribution (en millions de francs, hors taxes)	% par rapport au budget annuel transport
| | | | MF (HT)	| | | %

- A quel moment la convention a-t-elle été signée ? (indiquez ce moment par une croix sur le schéma ci-dessous).

Avant Avant-Projet Avant-Projet Enquête Concertation Après
Sommaire Détaillé Publique Préalable

--	--	--	--	--