

LNOBPL - Réunion du débat public

Rennes, le 2 décembre 2014

Thématique « Rentabilité socio-économique et financement »

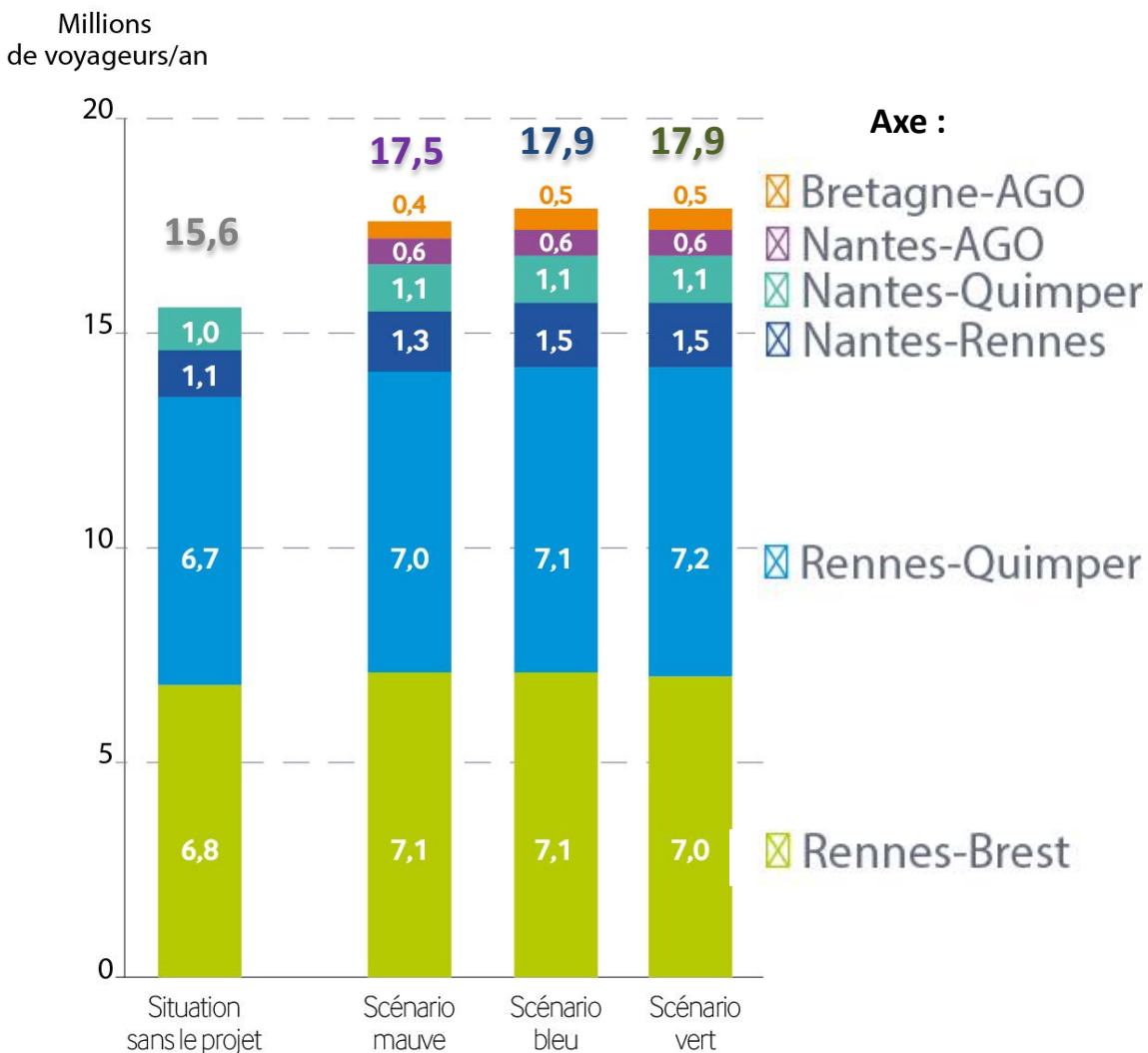


Etudes de trafic et bilans socio-économiques

Les nouveaux voyageurs

Les gains de trafic en 2030

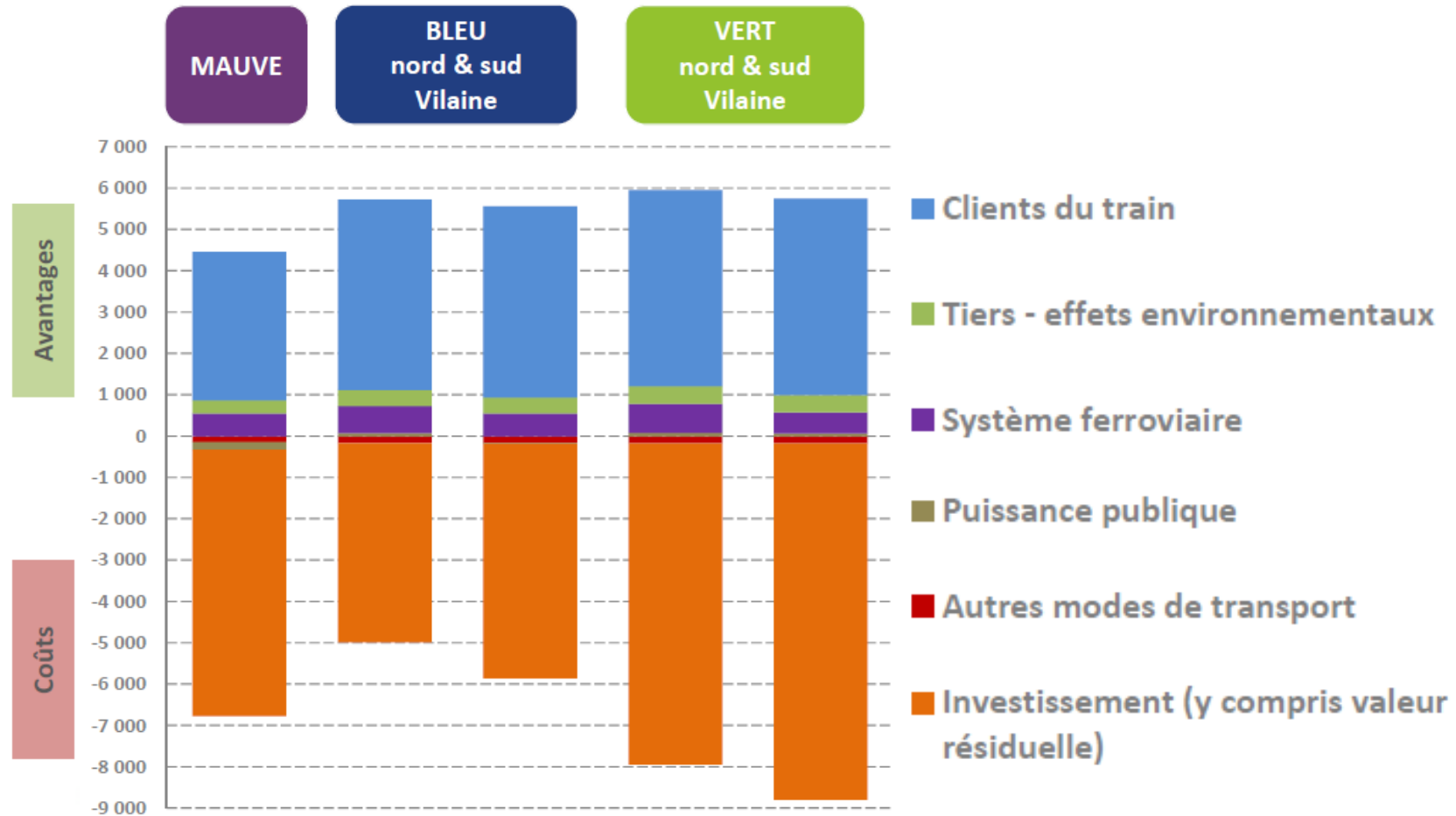
- **+1,9 à 2,3M** voyageurs annuels, selon le scénario
- dont **1,6 à 1,8M de reportés**, principalement **de la route vers le rail**



Les bilans par acteurs

\ Avantages et coûts par acteurs selon le scénario :

- Une balance principalement influencée par les coûts d'investissement



Les résultats socio-économiques

\ Les indicateurs socio-économiques : comparaison chiffrée des scénarios

- **VAN = valeur actuelle nette** : différence entre la somme des avantages et la somme des coûts, sur la durée de vie du projet
- **TRI = taux de rentabilité interne** : autre façon d'estimer l'intérêt du projet au regard de l'investissement nécessaire

	Scénario mauve	Scénario bleu		Scénario vert	
		Option nord Vilaine	Option sud Vilaine	Option nord Vilaine	Option sud Vilaine
VAN	-2 300 M€	+750 M€	-300 M€	-2 000 M€	-3 050 M€
TRI	2,3 %	3,9 %	3,3 %	2,7 %	2,4 %

- Pour la suite des études :
 - Évaluation affinée
 - Nouvelle instruction gouvernementale du 16 juin 2014

Financement

Economie du réseau ferroviaire

\ Le financement du réseau ferroviaire français (investissement, exploitation et maintenance) est porté pour :

- 50% par le contribuable (concours publics et péages des activités conventionnées),
- 30% par l'endettement du gestionnaire d'infrastructure,
- 20% par l'utilisateur.

\ En 2013 :

- 7,8 milliards d'euros d'investissements (+45%)
- dont 2,7 milliards d'euros consacrés à la modernisation (+23%)

Des projets de développement co-financés

\ **Ses statuts imposent à RFF de s'assurer de la rentabilité de ses investissements**

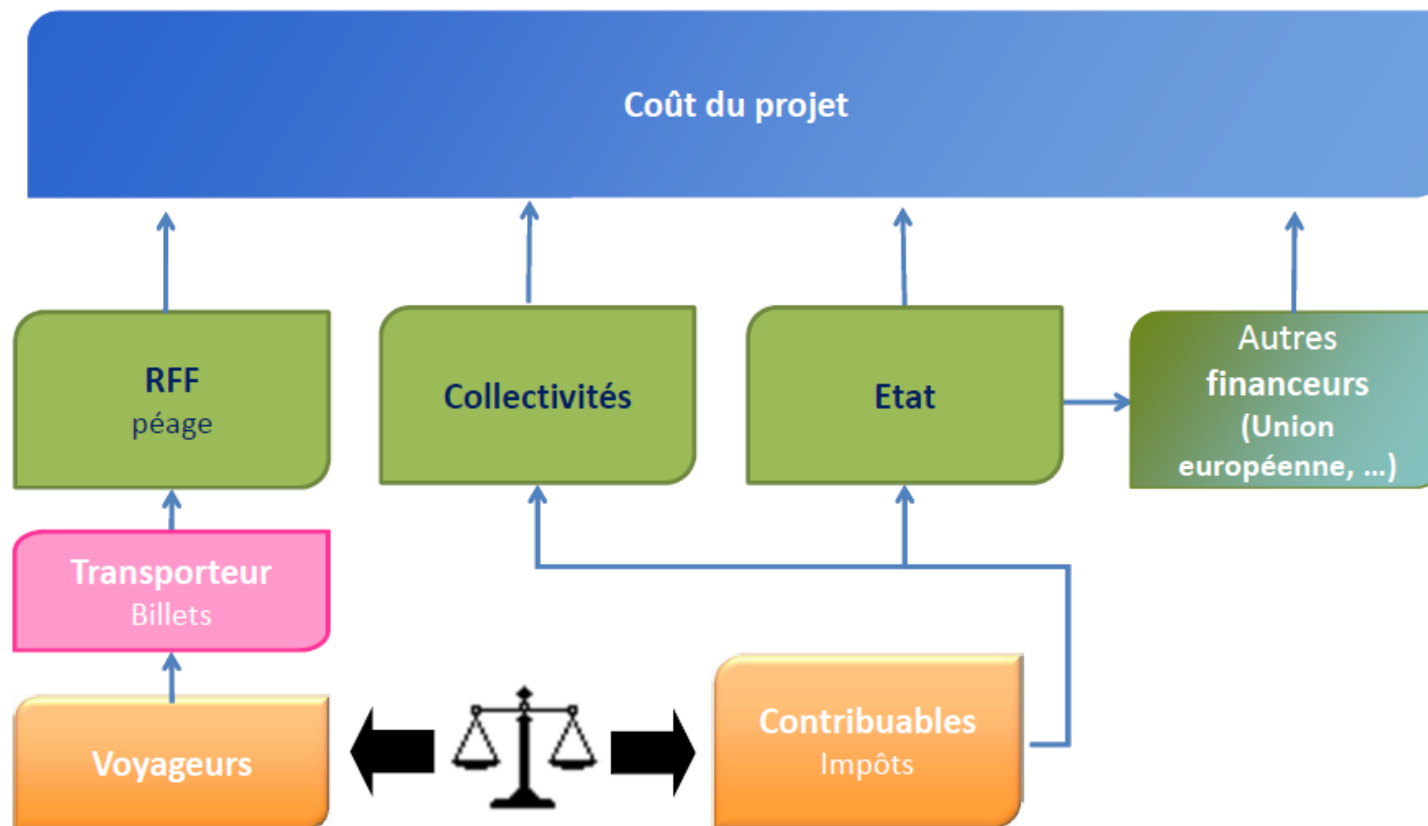
- Les investissements ne doivent pas créer de déficit
- Les emprunts contractés pour les financer doivent pouvoir être remboursés
- RFF ne peut investir sur un projet qu'à hauteur des revenus nets qu'il en attend

Ces principes ont été confirmés pour SNCF Réseau dans le cadre de la loi ferroviaire du 4/08/2014 (article 6).

\ **Les subventions publiques sont nécessaires**

- Faible rentabilité financière des investissements ferroviaires longue période d'amortissement
- Une fois calculé le montant de participation, RFF doit se tourner vers les financeurs publics pour bâtir un plan de financement

Sources de financement des projets

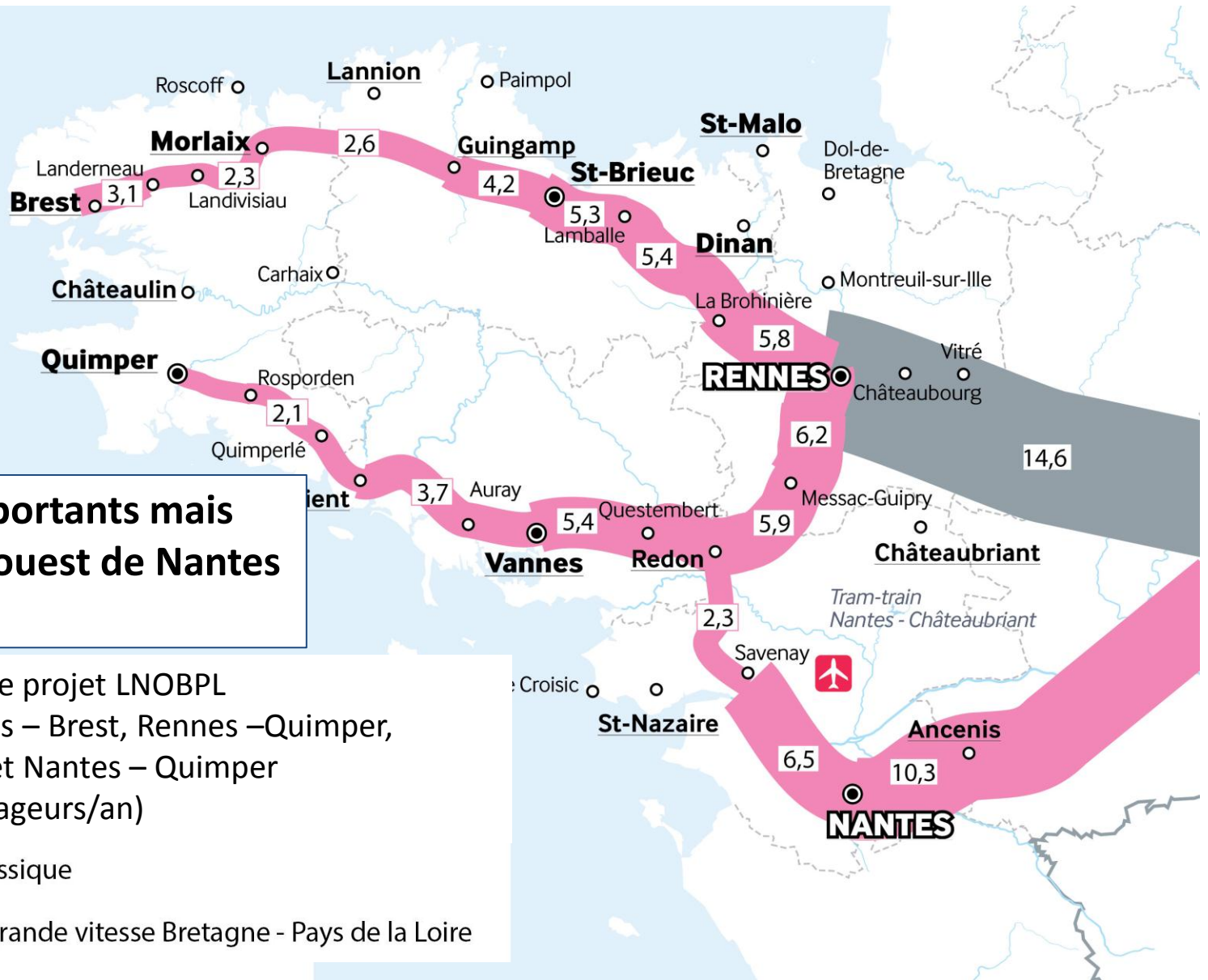


La participation moyenne de RFF calculée sur 50 projets des CPER 2007-2013 est légèrement supérieure à 10%

Les paramètres de l'évaluation financière

- \ **La participation est liée aux fonctionnalités du projet.**
- \ **RFF prend en compte les redevances supplémentaires liées au projet**
 - Le mode de calcul dépend de la nature du trafic impacté par le projet
- \ **RFF prend également en charge les coûts fonctionnels de l'infrastructure**
 - Il s'agit des coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du nouvel équipement.
- \ **La participation est indépendante du montant de l'investissement.**
 - La participation dépend par contre du rythme de réalisation (du fait de l'actualisation)
 - Elle est toujours présentée et actée en montant.

Trafics ferroviaires en 2030 – référence



Le projet LNOBPL

- \ Le niveau d'avancement du projet et des études ne permet que d'apporter des premiers éclairages
- \ La problématique du financement sera approfondie dans les études préliminaires et d'avant-projet
- \ A approfondir en intégrant une logique globale de système ferroviaire
 - L'infrastructure (investissement et exploitation)
 - L'activité TGV (maintien de sa rentabilité)
 - L'activité TER et son caractère conventionné